auto



№ 6 — Cena 2,50

ESSEX-THE CHALLENGER

ESSEX

ESSEX-THE CHALLENGER

ZWYCIĘZCA WIELKIEGO RAIDU „TOUR DE FRANCE"

(patrz ogłoszenie ESSEXA w tekście).

ZAKŁ. GRAF. KOZIAŃSKICH, WARSZAWA



PRODUKTY

MARKI

„STANOB"



„Autopołysk"

Płyn do czyszczenia i odświeżania samochodów oraz wszelkich politurowanych i lakierowanych przedmiotów.

Poleruje, czyści i odkurza samochody, przywracając im pierwotny połysk.

Każda blaszanka zaopatrzona jest w specjalne zamknięcie, służące jednocześnie za wylew i ułatwiające czyszczenie danego przedmiotu.

Autopołysk należy wstrząsnąć mocno przed użyciem.

„Olej przenikający"

Do oliwienia resorów od samochodów, pojazdów, wozów, zardzewiałych gwintów, nakrętek, zawiasów, zatrzasków i wszelkich in. trudnych do oliwienia przedmiotów.

Każda blaszanka zaopatrzona jest w specjalne zamknięcie z przymocowanym krótkim wylewem.

Niezależnie od wylewu na zamknięciu, do każdej blasz. dołączony jest specjalny długi lejek, umożl. dokładne oliwienie trudno dostępnych miejsc.

Produkty marki „STANOB" są niezrównane w swej jakości, a sama nazwa gwarantuje dobroć produktu.

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH SKŁADACH CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH, DUŻYCH GARAŻACH, SKŁADACH TECHNICZNYCH etc.

STANDARD-NOBEL W POLSCE S. A.

WYDZIAŁ PRODUKTÓW SPECJALNYCH

WARSZAWA AL. JEROZOLIMSKIE 57

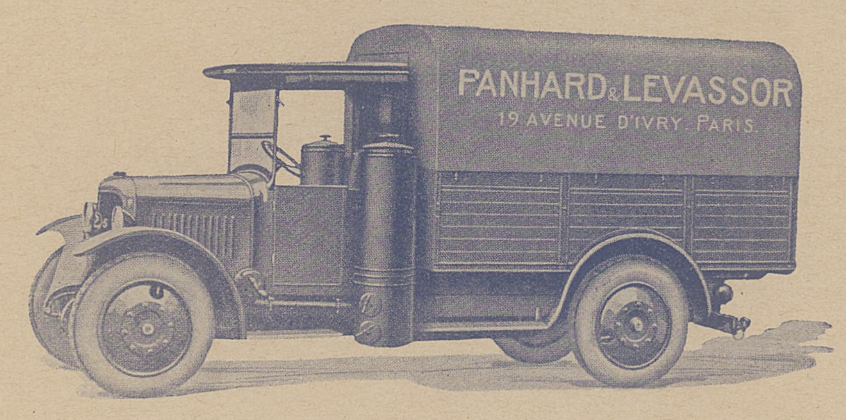
DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO, ZŁOTA 7/9.



!! OSTATNIA ZDOBYCZ TECHNIKI !!

Zupełny przewrót w Automobilizmie
stanowią samochody wszechświatowej sławy

PANHARD & LEVASSOR PARIS



Motory samochodów ciężarowych **PANHARD & LEVASSOR** są zamiast benzyny poruszane gazem z węgla drzewnego. Dostosowanie wynalazku napędu motorów spalinowych gazem z węgla drzewnego, oprócz wielu dodatnich cech, posiada i tę, że daje

700% oszczędności na paliwie

CIĘŻAROWE i AUTOBUSY 850 klg., 1½, 2½, 4½ i 5 tonn rozwiązują problem taniej komunikacji automobil. i taniego transportu

SAMOCHODY
PANHARD & LEVASSOR
Osobowe Limuzyny-weyman oraz taksówki 6-cylindrowe, 10 cv., 12 cv., 16 cv. i 8-cylindrowe 35 cv.
Elegancka linja, luksusowe wykonanie. Bezszumne biegi. Niezawodne hamulce na 4 koła, wszystkie wieszaki i resory na bolcach, obsadzonych w gumie.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
I W. M. GDAŃSK



„AUTO-RENESANS"

WŁAŚCICIEL WIŃCENTY ŁADYŃSKI

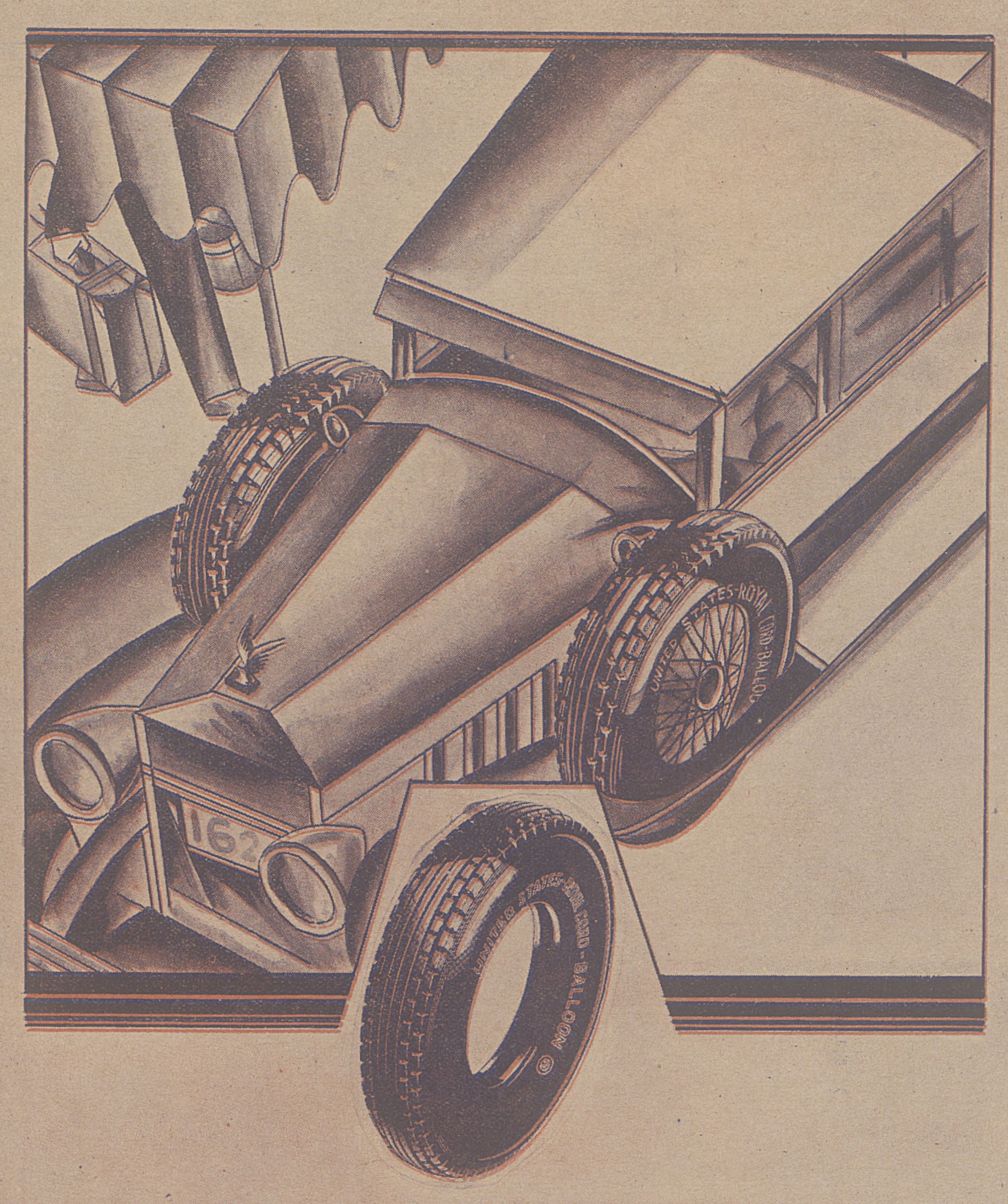
WARSZAWA, CZERNIAKOWSKA 186 i 188, TEL. 91-80.

Oddam zastępstwa na województwa: Krakowskie, Śląskie, Lwowskie, Wileńskie, Poleskie, Poznańskie, Łódzkie oraz w. m. Gdańsk i inne.



PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA:

BIAŁOSTOCKIE. Białystok. W. KARIAKIN. Kilińskiego 17.
LUBELSKIE. Lublin. BIURO TECHNICZNE „LECH". Bernardyńska 9.
LWOWSKIE. Lwów. INŻ. B. i K. NEYMANOWIE. Chorążczyzny 6.
ŁÓDZKIE. Łódź. H. BUCZYŃSKI. Piotrkowska 112.
POMORSKIE. Bydgoszcz. A. KOSZKO. Gdańska 19.
ŚLĄSKIE. Katowice. Dr. KORCZYŃSKI. Gen. Zajączka 4.
WILEŃSKIE, Wilno. INŻ. L. JANOWICZ. Ponarska 55.
KRAKOWSKIE. Kraków. L. NOWOTNY. Jabłonowskich 4.
WARSZAWA. „URSUS". SKIERNIEWICKA 27/29.



U·S·ROYAL CORDS

niema dziś lepszych opon

United States Rubber Company

Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk „OPONA" Sp. z ogr. odp., Warszawa, Mazowiecka 11, Telefon 135-84.

OD WYDAWNICTWA

Tegoroczny sezon sportowy obfituje w zawody sportowe, których wyniki żywo interesują wszystkich automobilistów. „Auto" jako miesięcznik nie było w możności zaspokoić tego zainteresowania dosyć szybko. Wyłoniła się stąd potrzeba wydawania sprawozdań bezpośrednio po zawodach.

Zadanie to ma spełnić czasopismo „AUTO i SPORT", którego cztery pierwsze numery rozesłaliśmy gratis wszystkim naszym prenumeratorom. Ci z nich, którzy chcieliby otrzymywać „Auto i Sport" regularnie zechcą wnieść do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski (Nr. 1648) prenumeratę, która do końca roku bieżącego wynosi tylko zł. 4.50.



SAMOCHODY
CZESKIEJ PRODUKCJI
PRAGA

Osobowe: 4, 6 i 8-cylindrowe
Ciężarowe: od $1^1/_2$ do 5 ton
Autobusy: od 12 do 50 osób

Wyłączne przedstawicielstwa na:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy
Inż. St. Nawakowski, Sp z o. o.
Warszawa
Salon samochodowy—ul. Kredytowa Nr. 4, tel. 291-34.

2) Wielkopolskę i Pomorze
Firma „Praga Automobile“
Poznań
Salon samochodowy — Plac Wolności Nr. 11, tel. 55-33 i 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń
Henryk Buchstab, Lwów.
Salon samochodowy — ul. Jagiellońska l. 7, tel. 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie.
Części zapasowe na miejscu.
Dogodne warunki sprzedaży.

PIERWSZY MILJON

Dnia 4. lutego r. b. produkcja Nowego Forda Model "A" dosięgła miljona



Ford

Nowy Ford zawiera najlepsze rezultaty naszych doświadczeń podczas budowy 15,000,000 samochodów. Uważamy to za najważniejszy przyczynek do postępu i pomyślności kraju oraz dobrobytu miljonów ludzi.

Henry Ford

WŁAŚNIE rok upływa od ukazania się nowego samochodu Forda. To też interesującem jest rzucić okiem wstecz na ubiegłe miesiące, co zostało dokonanem w tym czasie.

Od dnia 2. grudnia 1927 roku zbudowano przeszło 800.000 nowych wozów Forda. Produkcja, począwszy od kilkuset sztuk dziennie, wzrastała stopniowo i dosięgła 8000 wozów dziennie. Spodziewamy się, że w roku 1929 wykończymy dwa miljony samochodów. Są to liczby poważne, ale nic ponad to, gdyż liczby same przez się nie mają znaczenia. Daleko większą wagę posiada fakt, że Nowy Ford zdobył uznanie, przechodzące wszystkie oczekiwania i że nadzieje poprzedniego roku stały się obecnie faktami dokonanymi.

Nowy samochód Forda jest wyrazem ideału

Kierowaliśmy się zawsze tą zasadą, że winniśmy się uważać za odpowiedzialnych dostarczania możliwie najlepszych samochodów za niską cenę. Było to i jest naszą misją w ciągu przeszło 20 lat. Publiczność oczekuje od nas że i nadal pozostaniemy na tem stanowisku.

Odpowiedzialność ta ogarnia zarówno dobrą konstrukcję, jak i wyborowy materjał. Uważamy za swój obowiązek nie dopuścić, by cokolwiek wstrzymało nas z drogi postępu, aczkolwiek w żadnym wypadku nie zaprowadzamy zmian jedynie i wyłącznie w celu poczynienia zmian. Musimy przedewszystkiem przekonać się sami, że rzekome ulepszenie okaże się niem i nadal w praktyce.

Nowy Ford zdobył swe imię, ponieważ zbudowany jest na zdrowych zasadach. Niema w nim nic, coby nosiło ślady eksperymentu.

Wszystkie wysiłki poświęcone zostały "uproszczeniu" t. j. osiągnięciu maximum użyteczności przy jaknajbardziej ograniczonej maszynerji. W tym względzie posługujemy się zdobytem doświadczeniem. W konstrukcję Nowego Forda wcielone zostało wszystko to, czegośmy się nauczyli przy budowie pietnastu miljonów samochodów.

Motor zyskał zadziwiające uznanie

Weźmy naprzykład silnik. Zdobył on niezwykły rozgłos ponieważ łączy w sobie wszystkie wymagania dobrego funkcjonowania, jak: siłę, akcelerację, szybkość, niezawodność, cichy bieg, oszczędność i wytrzymałość.

Ale nietylko akceleracja, nietylko cichy bieg, nietylko szybkość lecz wszystkie zalety, jakie mieścić się mogą w samochodzie, połączone tu są za niską cenę bez czynienia jakichkolwiek ustępstw, lub obniżenia gatunku wozu pod jakimkolwiek względem.

Zabiegaliśmy, — konstruując go — o coś więcej, aniżeli o sam motor. Urzeczywistnialiśmy pokładane w nas zaufanie publiczności, że dokonamy najkorzystniejszego dla niej wyboru. Gdyby którykolwiek inny typ okazał się lepszym, dalibyśmy mu pierwszeństwo. Z całego świata nadchodzą potwierdzenia niezawodnego funkcjonowania i wytrzymałości Nowych Wozów Forda. Wiele z nich przebyło 80,000 klm. w ciągu ostatniego roku. Niektóre — więcej aniżeli 100,000 klm. Nie jest to jednak jeszcze miarą ich sprawności. Okres życia modelu "T" Forda wynosił przeciętnie lat siedem. Sądzimy, że Nowy Ford przewyższy tę liczbę.

Motor stanowi, oczywiście, serce wozu. Wszakże i inne właściwości posiadają nieomal równorzędne znaczenie. Zwracamy szczególną uwagę na zwiększoną pewność Nowego Forda, dzięki całkowicie osłoniętemu sześciohamulcowemu systemowi, na zadziwiająco cichy bieg, na wytrzymałość podczas wszelkiej szybkości oraz na przyjemną jazdę — na piękność linij i barw, na wybitną łatwość manewrowania, na wiatrochron, opatrzony szybą bezpieczeństwa "Triplex", na elektryczne spojenia, potęgujące siłę i niezawodnosć wozu.

Innemi słowy: zalety Nowego Forda mają podstawy gruntowne. Nic nie jest wykonane tylko dla pozoru. Żadnemu poszczególnemu detalowi nie poświęcono przesadnej uwagi na koszt innych części.

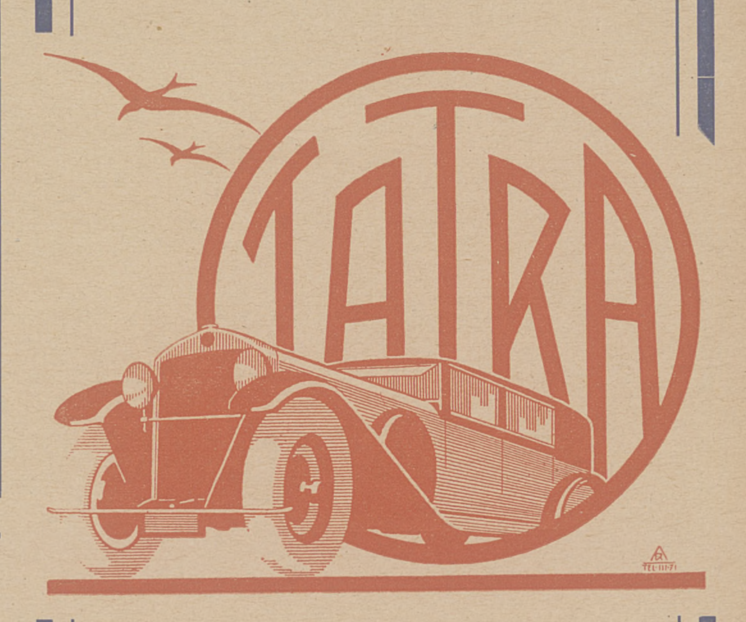
Budujemy ustawicznie coraz to lepszy samochód

Nowy Ford przy powstaniu swem był dobrym samochodem. Przekonaliśmy się o tem sami pierwej nim poleciliśmy go publiczności do kupna. Ale jest on dzisiaj daleko lepszym jeszcze wozem.

Znajdujemy stale nowe i ulepszone metody konstrukcji. A skoro tylko przekonaliśmy się o ich przydatności, włączamy je, jako ogniwo, do naszej produkcji. Nie egzystują u nas tak zwane "roczne" modele. I jakiż byłby ich cel? Nasze ulepszenia bywają konstruowane w ten sposób, że mogą natychmiast być zastosowane do poprzednio zbudowanych wozów. Wszystkie nasze wysiłki skierowane są ku jednemu: — dostarczyć człowieczeństwu wszystkich korzyści nowoczesnego transportu.

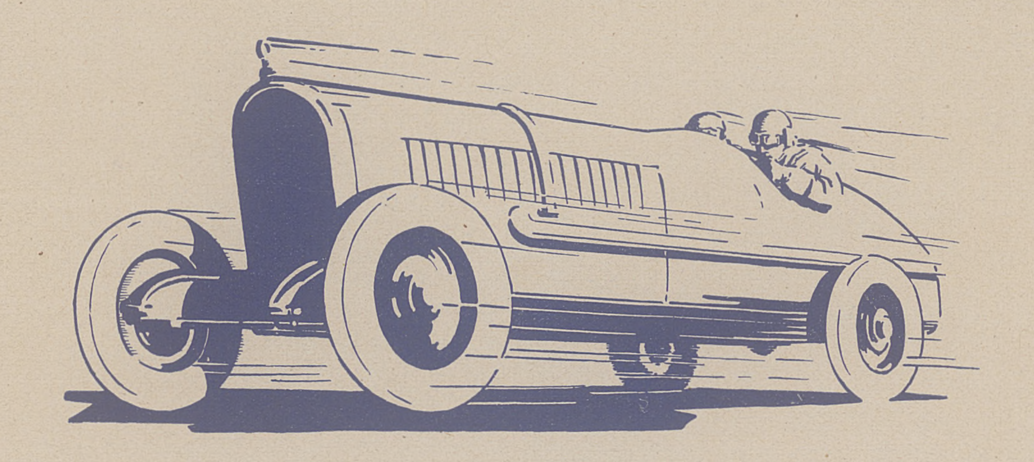
Misją naszą jest zbudowanie najlepszego samochodu za niską cenę. Nowy Ford staje się w coraz większej mierze wyrazem tego ideału.

Ford Motor Company


TATRA


TUNGSRAM

TARGA-FLORIO
1929



1 DIVO-BUGATTI **2** MINOJA-BUGATTI

Z MAGNETEM

SCINTILLA

SCINTILLA
BAGATELA 15.
TELEFON 438-22

OFERTY i KATALOGI NA ŻĄDANIE GRATIS

GARAŻE

PRZENOŚNE, Z BLACHY FALISTEJ OCYNKOWANEJ

ŁATWE USTAWIENIE I PRZESTAWIENIE, NISKI KOSZT, BEZPIECZEŃSTWO OD OGNIA I KRADZIEŻY, MINIMALNY KOSZT KONSERWACJI

GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

WARSZAWA, SEWERYNÓW 3. TEL. 221-44, 247-54, 247-66, SKRÓT TELEGRAFICZNY: GETEPE

PROSPEKTY I CENNIKI NA ŻĄDANIE.

A U T O
i
PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
połączone

19 czerwiec 29

SPIS RZECZY

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".


DZIĘKI SPECJALNEMU
KSZTAŁTOWI
PROTEKTORA,
O P O N Y
GOODYEAR
POSIADAJĄ NIEZA-
WODNY CHWYT
DROGI BEZ WZGLĘ-
DU NA JEJ STAN.
WIĘCEJ LUDZI JEŻDZI NA OPONACH
GOODYEAR
ANIŻELI NA OPONACH
JAKIEJKOLWIEK INNEJ MARKI
GOODYEAR BALLOON
ALL WEATHER
GOODYEAR
3-28-17

ROK VIII WARSZAWA, CZERWIEC 1929 r. Nr. 6





ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: **KAZIMIERZ WALLMODEN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

VIII MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI WYPROWADZIŁ KOMANDOR DYR. JANUSZ REGULSKI NA SAMOCHODZIE AUSTRO-DAIMLER

SPRAWOZDANIE Z RAIDU W NASTĘPNYM NUMERZE

Sport i przemysł automobilowy na Powszechnej Wystawie Krajowej

Stoisko A. P. — Eksponaty M. R. P. — Przemysł samochodowy.

Ogromny i z wielkim smakiem rozplanowany teren, moc zieleni i kwiatów, dekoracje w jasnych i żywych barwach sprawiają, że odrazu przy wejściu na P. W. K. odnosi się wrażenie jakiejś wielkiej i świątecznej manifestacji.

Ilość eksponatów we wnętrzach pawilonów jest tak wielka, że zmusza do rozłożenia, chociażby tylko powierzchownych oględzin na szereg dni.

Redakcja „Auta" byłaby wobec bardzo trudnego zadania, ułożenia sprawozdania z P. W. K., gdyby zadanie to nie sprowadzało się do opisu wyłącznie działu automobilowego na wystawie.

Zaczniemy od Pałacu Rządowego, gdzie w rejonie Ministerstwa Robót Publicznych, a dokładniej mówiąc w dziale turystyki, znajduje się stoisko Automobilklubu Polski i klubów afiljowanych.

STOISKO A. P.

Stoisko jest ciekawe i bardzo dobrze urządzone. Ściany zajęte są przez wykresy, jak wykres ruchu samochodowego przez granice Polski, mapa Międzynarodowych Raidów Automobilklubu Polski i szereg innych. Stoły zajęte są przez wzory tryptyków, książeczek z przepustkami granicznemi, świadectw drogowych oraz przez wydawnictwa A. P. wśród których „Auto", „Auto i Sport", terminarzyk sportowy „Auta", regulaminy zawodów i inne. Stały rozrost działalności sportowej klubów automobilowych oraz coraz żywsze stosunki z klubami zagranicznemi widoczne są ze wszystkich wykresów i zestawień.

Prawdziwą ozdobą i atrakcją stoiska jest wielka szafa oszklona, zapełniona trofeami sportowemi mistrza Liefeldta, zdobytemi przez Niego na raidach i wyścigach automobilowych.

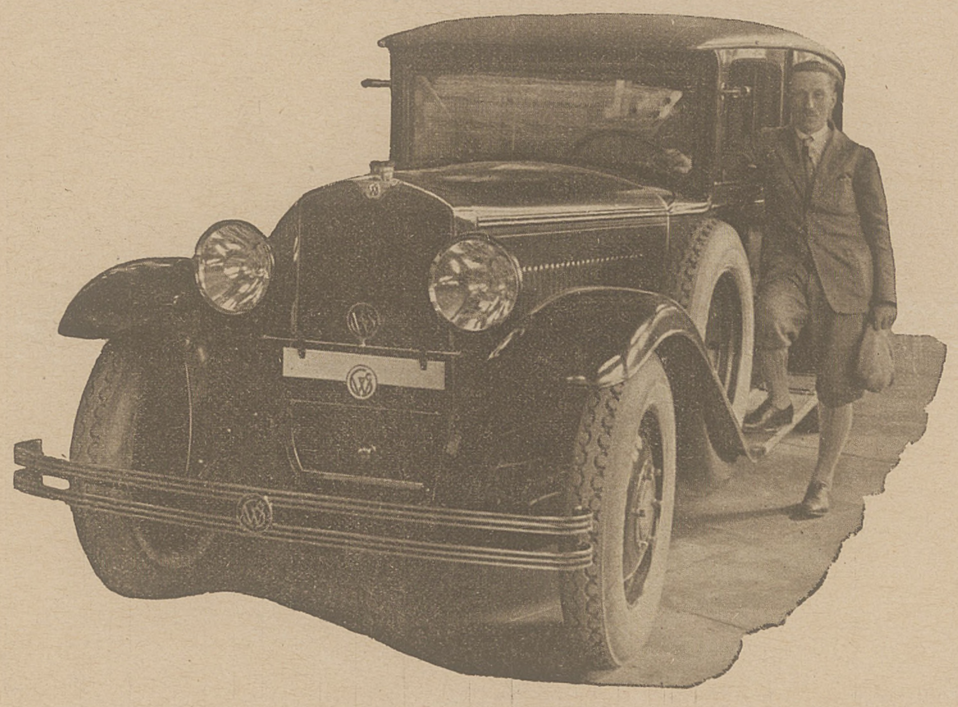
Bardzo piękne, w wielkim formacie wykonane fotografje z raidów A. P. dopełniają całości.

EKSPONATY M. R. P.

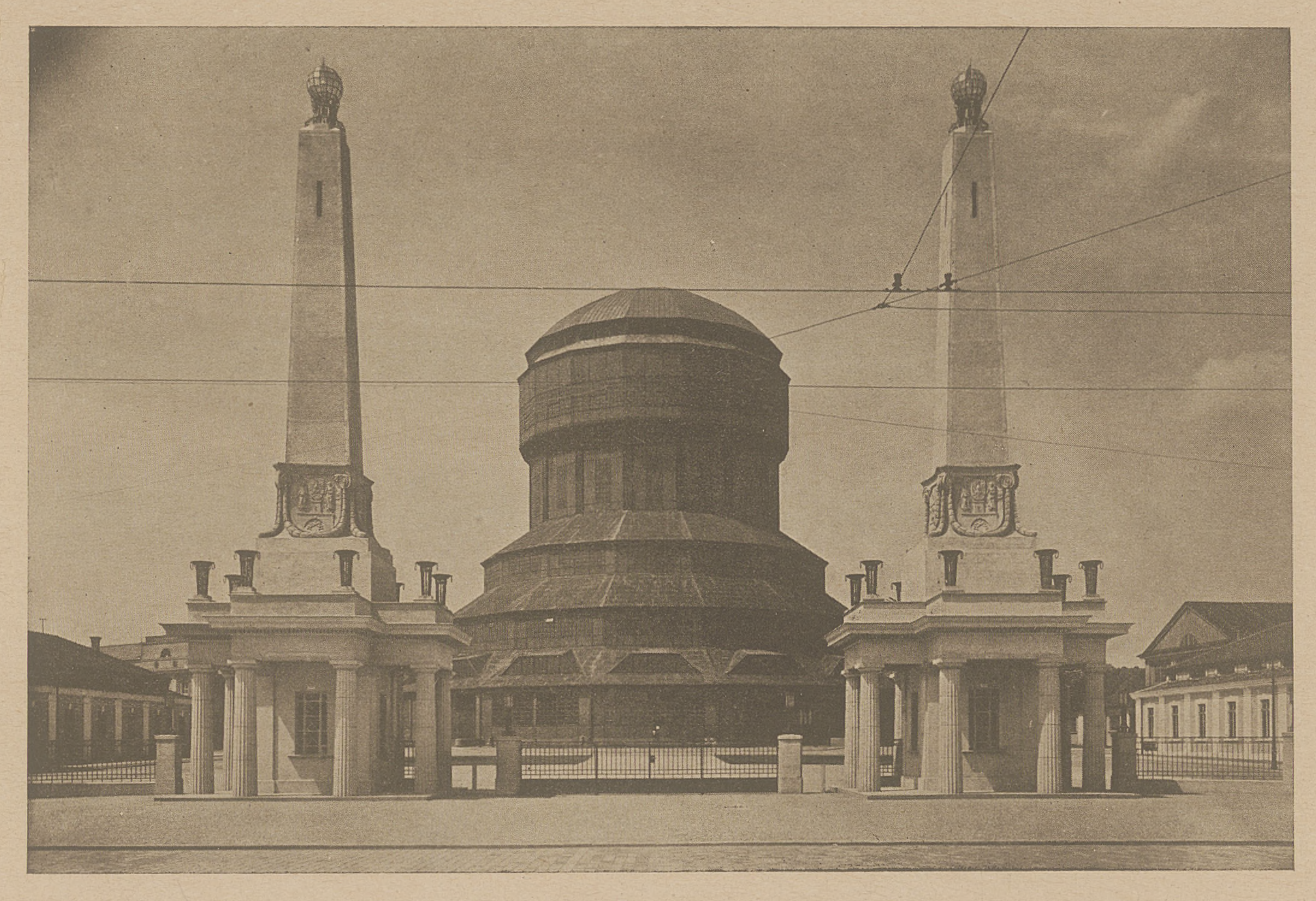
W tym samym gmachu, w rejonie Ministerstwa Robót Publicznych znajdujemy bardzo ciekawe materjały, dotyczące budowy dróg i zestawienie rozwoju ruchu samochodowego w Polsce. Mapy dróg, próbki materjałów do ich budowy, plastyczne modele ciekawych odcinków dróg górskich — wszystko przedstawione rzeczowo, a jednocześnie poglądowo, gustownie i ciekawie. Przechodzimy nad tym działem dość szybko, bo przypuszczamy, że będziemy mieli jeszcze okazję do zatrzymania się nad sprawą drogową i do wykorzystania bogatych materjałów zebranych przez M. R. P.

DWORZEC AUTOBUSOWY

W tym właśnie czasie, gdy zwiedzaliśmy dział samochodowy Ministerstwa Robót Publicznych, w jednej z sal ustawiany był model dworca autobusowego, świeżo przywieziony ze Lwowa. Ciekawy ten model wart jest bliższego poznania. Z braku fotografji, której nie można



Konstruktor Państwowych Zakładów Inżynierji inż. Tadeusz Tański zadowolony jest z nowych CWS'ów przygotowanych na wystawę.



Wejście na P. W. K. od strony dworca kolejowego.

było jeszcze zrobić, postaramy się go opisać.

W planie poziomym gmach dworca przypomina podwójną literę „T". Z jednej strony przewidziane jest wejście dla odjeżdżających pasażerów, a z drugiej strony ma się odbywać przyjazd. Od jednej części dworca do drugiej przerzucona jest górą długa sala, właściwa poczekalnia. Pod tą poczekalnią znajduje się szereg przejazdów w kształcie bram, w których stają autobusy na 15 minut przed odjazdem. Pasażerowie, zbierający się w poczekalni mogą z łatwością zejść do dowolnego autobusu, podobnie jak na dworcach kolejowych wychodzi się na peron. Proste i wygodne rozwiązanie całego dworca zdaje się przemawiać samo za siebie. Ciekawe, które z miast polskich pierwsze wcieli w życie ten ładny projekt.

Pozostawiając innym sprawozdanie z przepięknych sal Ministerstwa Spraw Wojskowych i bogatej wystawy Ministerstwa Oświaty, opuszczamy Pałac Rządowy, by zobaczyć dorobek automoblizmu w dziedzinie przemysłowej. Czeka nas dłuższa wędrówka, bo przemysł automobilowy rozrzucony został w kilku punktach.

WYTWÓRNIE KAROSERYJ

Hala zwana samochodwą, położona niedaleko od Pałacu Rządowego, zawiera właściwie tylko przemysł karoseryjny.

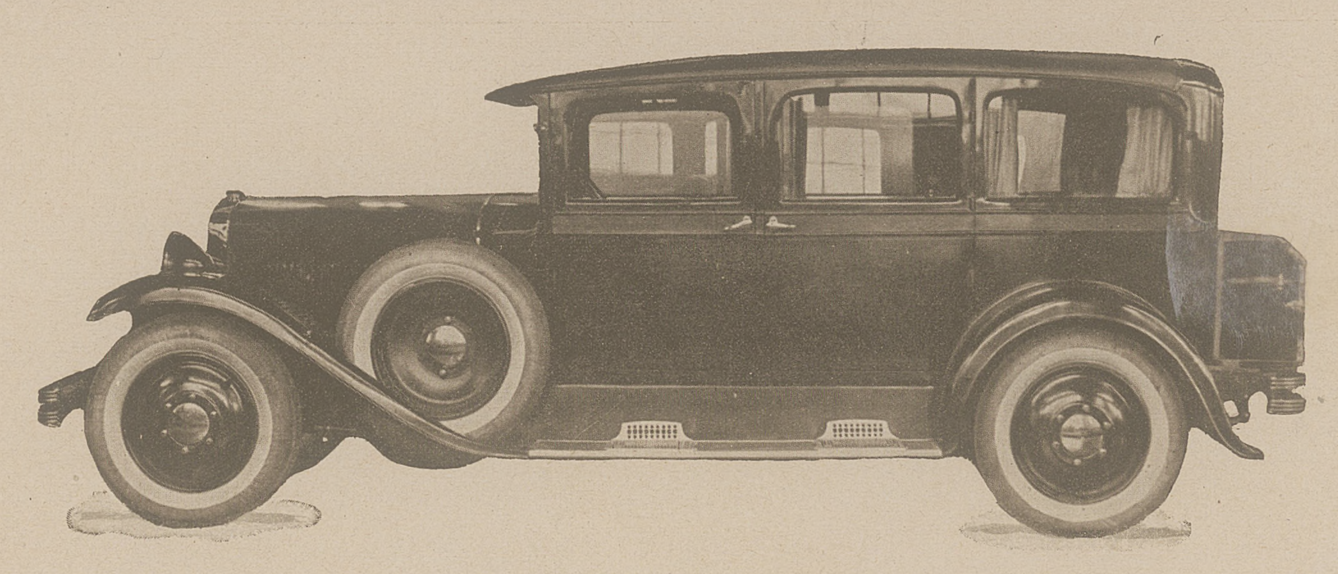
Karoserje fabryki Plage i Laśkiewicz w Lublinie są wprost wspaniałe. Obok nich nie mniej piękne eksponaty wystawiają firmy: Samolot, Brzeskiauto, Szydłowiecka fabryka karoseryj, Karossa i Stocznia Gdańska.

Tak pod względem linji zewnętrznej, jak pod względem wykonania szczegółów polski przemysł karoseryjny stanął na bardzo wysokim poziomie doskonałości. Ani jedna karoserja luksusowa nie powinna już przyjść z zagranicy. Gorzej trochę stoi sprawa użytkowych karoseryj „na codzień". Są one jeszcze trochę za drogie, ale bez gruntownej zmiany metod fabrykacji poprawy pod tym względem oczekiwać nie można. Dla obniżenia ceny potrzebna jest bardziej masowa i jednolita produkcja, ktora pozwoliłaby na odpowiednie inwestycje maszynowe.

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY

Właściwy przemysł somochodowy mieści się poza halą samochodową.

Państwowa Wytwórnia Samochodów wystawia swe wozy w ramach stoiska Państwowych Zakładów Inżynierji w Wieży Górnośląskiej, a Ursus ulokował się w małym pawi-



Samochód CWS okarosowany jako kareta.

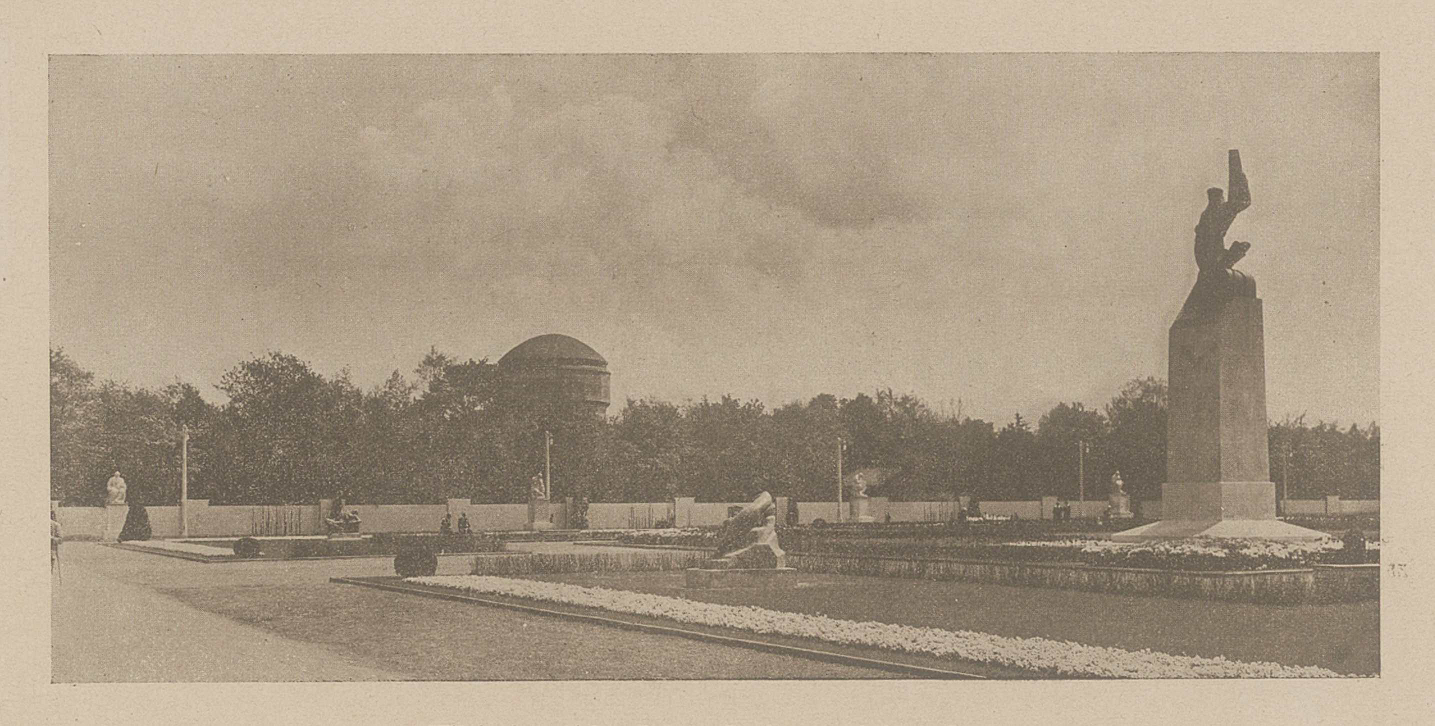
lonie nieopodal od „przemysłu ciężkiego".

Stoisko Państwowych Zakładów Inżynierji jest największem stoiskiem w „Wieży" i jednem z większych na wystawie.

Na pierwszem miejscu przy wejściu stoi holownik rzeczny, opracowany i wykonany przez Państwową Wytwórnię Saperską (wytwórnia ta wchodzi w skład P. Z. Inż.). Holownik ten jest niejako przedstawicielem działu produkcji wodnej P. Z. Inż., do zakresu której wchodzą łodzie, barki, motorówki, holowniki i ślizgowce.

Na następnem miejscu stoi niepozorna nazewnątrz, ale bardzo ciekawie urządzona wewnątrz przyczepka samochodowa, mieszcząca w sobie bogato wyposażone laboratorjum fotograficzne: dwie ciemnie, retuszernię, suszarnię, ogrzewanie wodne i wszelkie urządzenia niezbędne czy to dla wytwórni filmowej czy też dla polowych zdjęć lotniczych.

Dopiero na następnem miejscu za tą przyczepką znajdujemy dział dla nas najciekawszy, to znaczy samochody. Konstrukcja polska, nieskrępowana żadną licencją zagraniczną ujawniła tu swe właściwe oblicze. Solidność, ale zarazem wytworność stanowią niejako charakterystyczną cechę tych samochodów. Wykończenie karoseryj doskonałe, urządzenie wewnętrzne, rozmieszczenie siedzeń i wymiary w zupełności utrafione. Całość daje ogólne wrażenie harmonijne i estetyczne.



Widok placu między Pałacem Rządowym a Pałacem Sztuki.

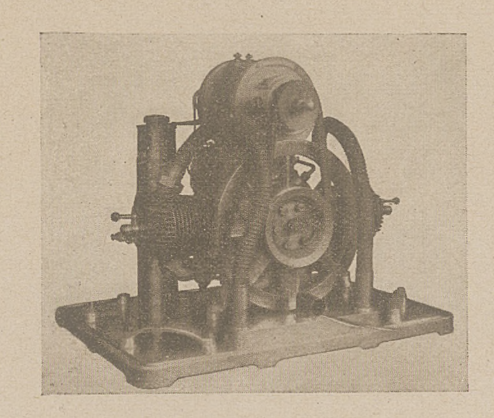
Co dotyczy strony mechanicznej to wszystkie wystawione typy: oby dwa samochody otwarte, kareta i sanitarka, napędzane są przez wypróbowany trzylitrowy silnik typu T. 1.

Ogólna charakterystyka tego silnika przedstawia się jak poniżej: cztery cylindry, średnica cyl. 90 mm., skok 120 mm., moc przy 2000 obr./min. 42 K. M.

Bardziej szczegółowo silnika tego opisywać nie będziemy, gdyż informowaliśmy o nim naszych czytelników, gdy silnik ten był w budowie i gdy odbywał swe pierwsze próby, przypomnimy jedynie, że charakterystyczne cechy tego silnika polegają przedewszystkiem na rozwiązaniu wszystkich szczegółów pod hasłem łatwego demontażu i montażu oraz na stosowaniu w szerokim zakresie stopów glinowych, dzięki czemu silnik jest lekki, nie będąc jednocześnie nazbyt małym.

Podnieść należy, że samochody CWS wykonane są w Państwowych Zakładach Inżynierji od „a“ do „z”, to znaczy od pierwszego pociągnięcia ołówkiem na rysownicy do polakierowania karoserji i znaczka fabrycznego na chłodnicy.

Dział samochodowy uzupełniają małe dwucylindrowe silniczki, przewidziane do napędu małych stacyjek elektrycznych, pomp i do innych celów gospodarczych. Silniczki te o pojemności 396 ccm. i mocy 4,75 K. M. odznaczają się przedewszystkiem równomierną pracą i prostotą konstrukcji. O słynnej próbie 1.000 godzin pracy, jaką odbyły te silniki, pisaliśmy już w swoim czasie.



Silnik CWS 4,75 KM zmontowany jeko agregat do zasilania radjostacyj polowych.

Naprzeciw stoiska samochodów rozłożony został dział radjowy Państwowych Zakładów Inżynierji.

W dziale tym wystawiono ogromny wybór radjoodbiorników i głośników, których zalety tak pod względem selektywności jak i czystości odbioru demonstrowane są na każde żądanie zwiedzających. Niewątpliwie dział ten interesuje niejednego z naszych czytelników, jednakowoż bardziej szczegółowe sprawozdanie w tym zakresie pozostawiamy pismom fachowym.

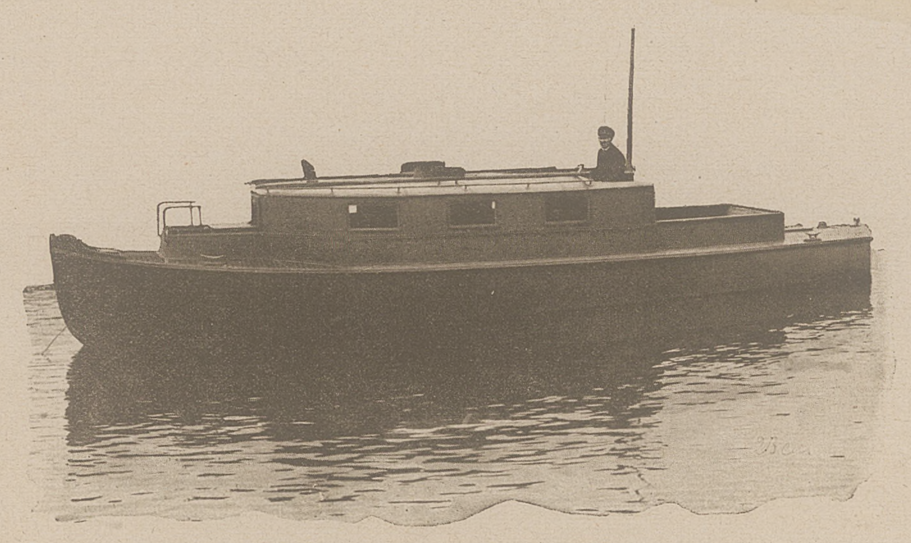
Opuszczamy Wieżę Górnośląską i podążamy na stoisko Ursusa.

Już zdaleka spostrzegamy przed pawilonem Ursusa, samochód Ursus wyekwipowany jako wóz strażacki.

Wewnątrz pawilonu wystawiono b. ciekawy przekrój całego podwozia, na którym możemy poznać szczegółowo cały mechanizm samochodu. Oprócz tego przekroju Ursus wystawia silnik Diesela mocy 230 K. M., mniejszy silnik dla zastosowania w rolnictwie oraz cały szereg odlewów ze swej odlewni w Czechowicach.

*

Z działem samochodowym wiąże się bardzo blisko przemysł hutniczy i naftowy; sprawozdanie z tych działów byłoby niewątpliwie interesującem dla każdego automobilisty, ale wykonanie tego nie było możliwe w tym numerze.



Holownik konstrukcji i wyrobu Państwowych Zakładów Inżynierji.

GEN. REPREZENTACJA NA POLSKĘ
DOM TECHNICZNO-HANDLOWY
ALEKSANDER ANDRZEJEWSKI
WARSZAWA · BAGATELA 13



SAMOCHODY



ZACHWYCA ZNIEWALA ZADZIWIA ZDOBYWA

BYDGOSZCZ
TECHTOHURT · AUTO
ul. Jagiellońska 7-a

CIESZYN
Reprezentacja na woj. Krakowskie i Śląskie
ROBERT BERGER

Co trzeba przy okazji wystawy zobaczyć w poznańskiem



Wychodząc z tego założenia, że wszyscy Powszechną Wystawę w Poznaniu odwiedzimy, a przedewszystkiem Czytelnicy „Auta", jako posiadacze najlepszego dziś środka lokomocji, pragnę, opisując ciekawsze zabytki woj. Poznańskiego, dać im możność obejrzenia ich w drodze do Poznania, lub z powrotem.

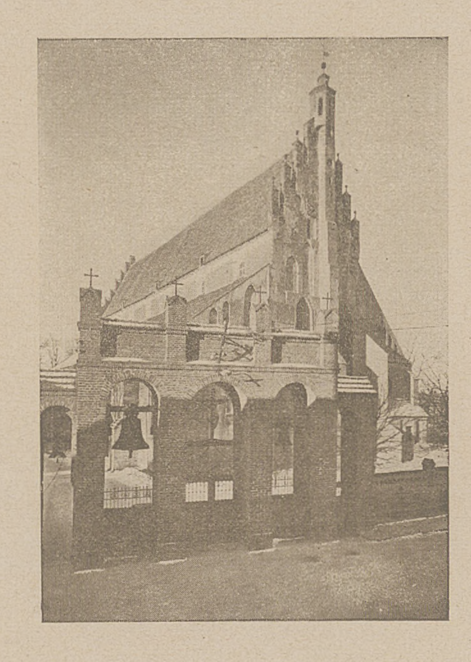
Pod względem pejzażowym województwo Poznańskie nie przedstawia się wcale zbyt interesująco. Jest to lekko sfalowana równina, posiadająca coprawda dobrą ziemię i wzorowe gospodarstwa rolne, ale nazewnątrz mało różniąca się od Mazowsza. Pewną osobliwością jest obsadzanie dróg w Poznańskiem niemal z reguły drzewami owocowemi, a jeszcze większą osobliwością to, że owoców, nawet najdojrzal-

szych, nikt tu poza właścicielem nie zrywa.

Szosy w całem województwie są świetne, tak że sama jazda niemi sprawia już automobiliście dużą przyjemność.

Ogromnem ułatwieniem i uprzyjemnieniem wycieczek po Poznańskiem są spotykane po drodze niesłychanie czyste miasta, miasteczka i osady, z wygodnemi hotelami, restauracjami i garażami. Turysta czuje się tu jak zagranicą, a kiedy jeszcze dodam, że województwo to, jako kolebka państwa polskiego, posiada wiele cennych zabytków historycznych i artystycznych, łatwo sobie wyobrazić można, że wycieczka po niem jest naprawdę bardzo miłą.

Monotonję krajobrazu tutejszego przerywają ogromne lasy, przeważnie sosnowe (szczególnie liczne w powiatach zachodnich i północnych), które zajmują prawie piątą część obszaru. Urozmaicają go również liczne jeziora zajmujące ogółem obszar 350 km.², a największemi z nich są Gopło i Powidzkie na wschodzie oraz grupa jezior w okolicy Sierakowa na zachodzie.



Kościół w Szamotulach, widok od strony zachodniej.

Stolicą województwa jest *Poznań*, pierwsza stolica państwa polskiego w X i XI wieku. Był on siedzibą Mieszka I i Bolesława Chrobrego, których grobowiec znajduje się w katedrze, zbudowanej na miejscu pierwszego w Polsce kościoła katolickiego ich fundacji.

Miasto ma naogół charakter nowoczesny, przy zachowaniu pewnych zabytków z wieków średnich. Do najwybitniejszych z nich należy ratusz renesansowy z XVI wieku z bogatem wewnętrznem urządzeniem, uchodzący za najpiękniejszy w Polsce. Otaczający go rynek z przyległemi uliczkami zachował charakter średniowieczny.

Zamek w Kórniku, zawierający zbiory br. Tytusa Działyńskiego.

Posadowo hr. Łąckich. Motyw z parku.

Najbogatszemi i najstylowiej urządzonemi kościołami są katedra i kościół farny. Pozatem ma miasto 3 muzea: bogate Muzeum Wielkopolskie z trzema działami (artystyczny, archeologiczny i przyrodniczy), Muzeum Djecezjalne (na II piętrze zamku) i Muzeum Wojskowe, oraz jedną z największych w kraju bibljotekę im. Raczyńskich.

Bogate urządzenie posiada zamek z XIX w. w niedalekim *Kórniku,* do którego w roku 1840 sprowadzono z Konarzewa zbiory hr. Tytusa Działyńskiego. Obecnie stanowi on stosownie do zapisu ostatniego właściciela hr. Wł. Zamoyskiego — własność państwa.

Ogromny pałac hr. Raczyńskich w stylu klasycznym z XVIII wieku, pełen pamiątek i dzieł sztuki posiada również *Rogalin* (26 klm. od Poznania). W parku w specjalnie na ten cel wybudowanym budynku znajduje się swego rodzaju osobliwość, jaką jest galerja współczesnego malarstwa, złożona z kilkuset obrazów pędzla malarzy obcych i polskich.

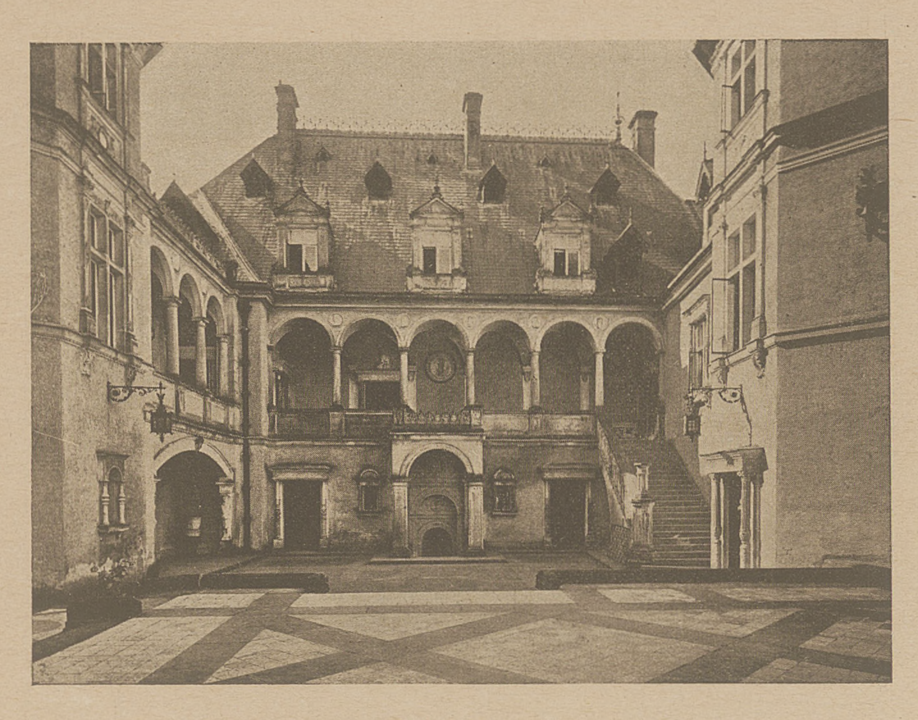


Poznań. Front Kościoła Bernardynów z XVIII wieku.

Leżące na zachód od Poznania *Posadowo* posiada pałac hr. Łąckich, z XIX wieku, aczkolwiek niestylowy, ale pełen zabytków artystycznych. Na specjalną uwagę zasługuje w nim wspaniała zbrojownia. Pałac otacza ładny park francuski.

Na wschód od Poznania przy szosie do Warszawy zachowały się bogate zbiory we dworze hr. Żółtowskiego w *Nekli* i w pałacu z XVIII wieku hr. Bnińskich w *Gułtowych.*

W niedalekim *Czerniejewie* w pałacu hr. Skórzewskich zachowały się cenne zabytki i dzieła sztuki, w leżącym zaś na południu od Gnie-



Gołuchowo ks. Czartoryskich: fragment z dziedzińca.

zna *Lubostroniu* pałac z XIX wieku również hr. Skórzewskich, ozdobiony podstawami i kapitelami przygotowanemi w swoim czasie dla kościoła Opatrzności, który miał być wzniesiony w ogrodzie Botanicznym w Warszawie na pamiątkę Konstytucji 3 Maja.

W pałacu hr. Chełchowskich w *Smiłowie* koło Gniezna zachował się pokój, w którym przez czas dłuższy mieszkał Mickiewicz.

Jednym z najpiękniejszych budynków empirowych w Polsce jest pałac hr. Mielżyńskich w oddalonym 39 klm od Gniezna *Miłosławiu*, pełen cennych zbiorów z galerją obrazów. W parku pierwszy co do czasu na ziemiach polskich pomnik Juljusza Słowackiego dłuta Wł. Marcinkowskiego.

Na południe stąd leży *Kruszwica*, siedziba Piasta, legendarnego założyciela dynastji i księcia Popiela, zjedzonego przez myszy. Kruszwica leży nad jeziorem Gopłem, na półwyspie którego wznosi się Mysia Wieża, gotycka pozostałość zamku Kazimierza Wielkiego z XIV wieku.

Całkiem w południowej części województwa leży *Leszno*, miasto powiatowe, niegdyś siedziba magnackiej rodziny Leszczyńskich, która wygasła na królu Stanisławie Leszczyńskim w r. 1676. Zamek ich przebudowano na sąd, a w miejsce murów i wałów otaczają miasto planty. Z zabytków zachowały się kościół barokowy z 1690 r., ratusz rokokowy z r. 1736, oraz kilka stylowych kościołów.

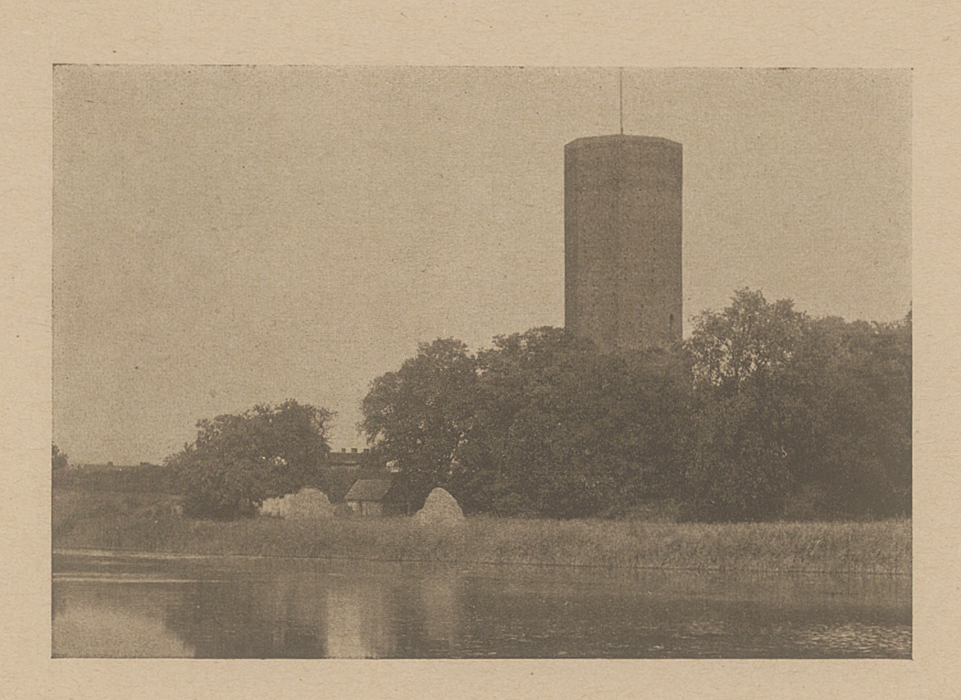
W drodze powrotnej między Poznaniem a Kaliszem zboczyć warto do *Gołuchowa*, rezydencji ks. Olgierda Czartoryskiego, aby zobaczyć jeden z najbardziej stylowych i najwspanialej wewnątrz urządzonych pałaców. Pałac ten zbudowany w XVI wieku jako renesansowy, odrestaurowano w roku 1875 — 82 zamieniając jednocześnie na muzeum dostępne za zgłoszeniem w dyrekcji. Ogromnego uroku dodaje mu otaczający go 700 morgowy park.

Mimo dość szczegółowego wyliczenia nie zdołam w ramach zwykłego artykułu wymienić wszystkich zabytków i osobliwości województwa poznańskiego, odsyłając po ich bliższe opisy do literatury turystycznej województwa, względnie poszczególnych miejscowości. Poprzestałam tylko na największych i najpopularniejszych, które dzięki przetrwaniu często w stanie niezmienionym dotychczas, są jakby pomnikami polskiej kultury na tej ziemi.

Marja Szachówna.

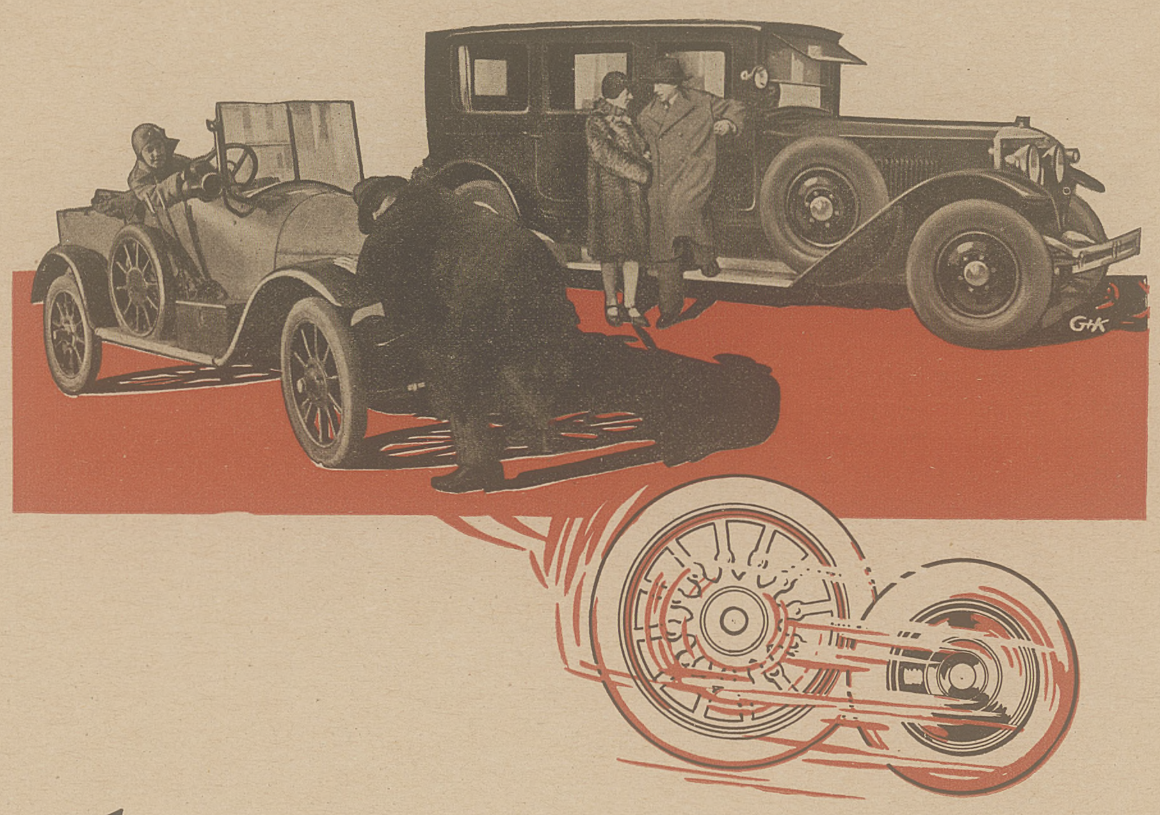
Fotografje ze zbiorów Ministerstwa Robót Publicznych.

Zdjęć dokonał S. Ulatowski—Poznań.



Mysia wieża.

Trudniejsze warunki pracy — zwiększona odpowiedzialność oleju!



Koła są teraz mniejsze

Koła nowoczesnego samochodu są mniejsze. „Dobrze“ — powiecie — „punkt ciężkości położony jest niżej i moja maszyna lepiej trzyma się drogi“. Tak, lecz wziąć należy tutaj pod uwagę tę okoliczność, że przestrzeń, pokryta przy jednym obrocie małego koła jest mniejszą i że te koła muszą obracać się szybciej, by w tym samym czasie pokryć tę samą przestrzeń, jaką pokryłyby koła wielkie. Przy tym samym stosunku przekładni jest to równoznaczne ze zwiększoną liczbą obrotów, a więc zwiększoną liczbą suwów tłoka. Im więcej suwów tłoka, tem więcej możliwości tarcia. Im więcej tarcia, tem większe zużycie. Nowoczesny pojazd mechaniczny wobec zwiększonego natężenia pracy wymaga zwiększonej pewności smarowania. Tę pewność pod każdym względem daje właściwa marka Gargoyle Mobiloil. Na wysokiej wartości Gargoyle Mobiloil polegać możecie tak, jak na niej polegał Lindbergh, Byrd, Miss Earhart i wielu, wielu innych.



Przodujacy olej świata.

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA—CZECHOWICE.

RUCH ULICZNY W ANGLJI

(*Własna korespondencja „Auta"*)

Przy bliższem zaznajomieniu się z tak zwaną filozofją ruchu ulicznego można przeprowadzić bardzo ciekawe studja w tej kwestji. Jednym z przykładów może służyć używanie sygnału.

Anglicy wychodzą z założenia, że „droga należy do wszystkich" w ramach normalnego i logicznego jej użycia. Piechur, koń, rower, motocykl i samochód mają zupełnie równe do niej prawa. Jednym warunkiem jej używania jest podporządkowanie się istniejącym regulacjom ruchu.

Lecz nawet przy najściślejszem stosowaniu się do prawa, życie wciąż nastręcza sytuacje, w których następują kolizje interesów różnych kategoryj pojazdów. Wtedy wymiana poglądów uskutecznia się przy pomocy sygnałów.

Przykład: ktoś przechodzi przez szosę w momencie kiedy przejeżdża samochód. Kierowca daje sygnał, lecz ponieważ piechur z równym skutkiem mógł podnieść rękę, ażeby zatrzymać samochód, więc w tutejszych warunkach następuje chwila wyczekiwania na ustępliwość. Wtedy: lub samochód musi zahamować, lub też piechur się wstrzymać i dać znak ręką, aby auto przejechało.

W Polsce ta sprawa trochę inaczej stoi. Kierowca uważa swą rolę za zakończoną z chwilą, gdy dał sygnał — po tym fakcie świat cały musi dać jego pojazdowi drogę. Steroryzowany przechodzień ani marzy o tem, żeby zaoponować przeciwko tej dyktaturze, w obawie przed przejechaniem.

Może w tym przykładzie zgęściłem trochę kolory, lecz nic tak nie uwydatnia równicy w poglądach, jak przesada.

Oczywiście, że piechur tu wcale nie jest uprawniony do wchodzenia na jezdnię w momencie kiedy samochód już nie jest w stanie zahamować, w każdym razie, w razie wypadku sędzia raczej opowiada się po stronie piechura.

Wieloletnia dyscyplina w tym kierunku już nawet zatarła pewnego rodzaju antagonizm pomiędzy temi kategorjami lokomocji — stąd jaskrawa różnica pomiędzy stanem usposobienia polskiego i angielskiego kierowców, w wypadku, gdy każdy z nich musi zahamować i nawet stanąć, aby dać przejść przez szosę.

Lata kultury dopiero akumulują zapasy gentlemanerji drogowej, na każdym kroku widzi się nadpisy, przypominające o tem, że im grzeczniej będziesz na drodze, tem tobie samemu będzie lepiej.

Egzystuje tu pogardliwe przezwisko dla jednostek nie przytrzymujących się tej reguły — „road-haw" — jastrząb drogowy.

Najczęściej jest to posiadacz jakiejś mocnej maszyny w rodzaju Bentley'a, Daimlera, lub innego Sunbeama, dla którego szary plebs drogowy — to objekty do wymijania — coute que coute. Niema dla niego sytuacji, która by go powstrzymała od wyminięcia jakiegoś tam Austina lub Morrisa, rozpycha się łokciami, przyciska ustępliwszych do brzegu drogi, zmusza nadjeżdżających w przeciwnym kierunku do raptownego hamowania, gdyż często zagląda na „cudzą" stronę...

Jakież jest ogólne zadowolenie, gdy całe szeregi aut wymijają go później, gdyż on prowadzi ożywioną konwersację z policjantem, skwapliwie coś w notesie zapisującym! Rzadko kto powstrzyma się od głośno wypowiedzianej pod jego adresem uwagi, lub życzenia. Sic transit gloria mundi!

Przekroczenia w kierunku „dangerous driving" (niebezpiecznego prowadzenia samochodu) są bardzo surowo karane. Władze drogowe ułatwiają orjentację w profilu i rysunku drogi nadzwyczajnie zapobiegawczo. Wystarczy minimalnego wysiłku, aby zastosować się do licznych drogowskazów na tablicach i na samej szosie, białych linji na środku drogi przy zakrętach i temu podobnych ostrzeżeń.

Tylko angielskie, codziennie sprzątane, szosy pozwalają na białe napisy o wydłużonych do trzech metrów w kierunku jazdy literach: slow, dead, school, turn left, right (wolno, zupełnie wolno, szkoła, zwrot wlewo, w prawo), zaś po wyminięciu przeszkód rozczulające podziękowanie: „thank you". Sumienie musi targnąć krnąbrnym kierowcą, co nie zastosował się do milczącej prośby i przeczytał to podziękowanie.

Na każdym kroku widzi się troskliwą rękę, dbającą o bezpieczeństwo drogi, nie przeszkadza to jednak nikomu gnać w poniektórych wypadkach sześćdziesiąt, siedemdziesiąt, nawet osiemdziesiąt mil na godzinę... warunki drogowe bardzo często na to pozwalają.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Bezapelacyjność orzeczeń policjantów w stosowaniu kar administracyjnych za przewinienia drogowe — prowadzi czasami do kurjozów.

Są gminy, które przeważną część swych dochodów czerpią właśnie z tych kar.

Gdy się otrzyma zawiadomienie o stawieniu się przed Sąd Koronny za przekroczenie Ustawy drogowej — jest to jednobrzmiące z wyrokiem skazującym. Suma

kary zawsze zależy od stopnia w jakim podsądny stara się bronić. Im więcej się broni, tem surowsza kara, a odwołania niema. Najlepiej nie zjawiać się na sąd, wtedy sędzia zadowolony, że będzie mógł wcześniej wyjść na śniadanie stosuje najmniejszą stawkę i wydatki sądowe, co nigdy prawie nie stanowi mniej, niż 1 funt sterlingów.

Gmina Oxton potrzebowała ukończyć przybudówkę przy swym kościele parafjalnym. I trzeba właśnie było, żebym ja któregoś wieczora przejeżdżał przez zagrożony teren. W pewnym momencie widzę przed sobą złowieszczy błysk latarki policyjnej, dający mi sygnał do zatrzymania się. Czarna sylwetka stróża bezpieczeństwa, a w tym wypadku dochodów gminnych, bezapelacyjnie oznajmiła mi prosto z mostu, że mam niedostatecznie oświetloną tablicę z numerem z tyłu. Niepomogły tłumaczenia, że maszyna już pół roku jeździ w Londynie z tą samą tablicą, że to wina konstrukcji latarki, że tysiące takich samych kursują po całej Anglji. Za parę dni otrzymałem wezwanie do sądu, udałem się do adwokata klubowego, który mię bronił z urzędu i oczywiście nabronił na dwa funty. Od tegoż adwokata dowiedziałem się, że w sądzie tym w ostatnim tygodniu orgje się odbywały — formalna rzeź niewiniątek. I tylko trzy kategorje przewinień:

1) źle oświetlone tablice z numerem,

2) zbytnia szybkość i

3) zapalone wielkie latarnie

(rzecz działa się na przedmieściu Oxton).

Ludzie obznajmieni zawczasu mają wiadomości o takich pułapkach i starannie omijają takie zagrożone miejscowości, wpadają tylko laicy niemiejscowi, miejscowe zresztą samochody śmiało mogą jeździć bez obawy kary.

Technika pułapki jest bardzo nieskomplikowana: oskarża się co drugi samochód, na odległości stu metrów stoi w cieniu dwuch policjantów i dają sobie wzajemne znaki. Jeden błysk latarki oznacza ciemną tablicę, dwa błyski zbytnią szybkość, zapalone wielkie latarnie nie potrzebują sygnałowania.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Jeszcze okres mgieł wiosennych nie minął, jeszcze towarzystwa asekuracyjne przeżywają pełne trwogi dnie i wieczory, ilość wypadków wciąż wielka. Teorja żółtego światła, co to niby ma przebijać najgęstsze zasłony mgliste pomału w łeb bierze. Pojawiło się w sprzedaży moc falsyfikatów żółtych gumowych przykryw na latarnie, które mają być podobno rozstrzygnięciem kwestji szybkiego posuwania się w mgle — tymczasem pokrywy te zupełnie przyćmiewają światła, efektu zaś żadnego nie dają. Jedyny dobry wynalazek, to silna latarnia (search light) przymocowana do lewego przedniego resoru i skierowana na kamienny brzeg chodnika (oby brzegi takie były przy wszystkich drogach). W najgęstszą mgłę, mając takie urządzenie można, jako tako się posuwać. Takie same latarnie umieszczone powyżej zasadniczych świateł, zostały niedawno zabronione bez podania gruntowniejszych motywów.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Również zabroniono pod karą 5 funtów sterlingów zamykania w czasie postoju drzwiczek „conduite interrieur“, tłumacząc to zarządzenie możliwością potrzeby przesunięcia auta w czasie nieobecności właściciela. Z praktyki już wiemy b. dobrze, że możliwość potrzeby przesunięcia zdarza się daleko rzadziej, niż możliwość doszczętnego okradzenia samochodu. Wzmożenie ruchu automobilowego pociągnęło za sobą spotęgowanie działalności i pomysłowości parazytów tego ruchu. Są całe szajki, doskonale zorganizowane, posiadające swe specjalności w maruderstwie. Niedawno właśnie stałem się ofiarą raidu takich bandytów na naszą dzielnicę miasta. Pewnego pięknego wieczoru we wszystkich pozostawianych na ulicy autach zginęły koła zapasowe. Podziwu godna organizacja przedsięwzięcia. Niektóre marki mają pomysłowe zamki dla tych kół, dowcipne przymocowania — nic nie pomogło. Złodzieje byli zaopatrzeni we wszystkie klucze, znali się na wszystkich kawałach, nic nie łamali, nie piłowali... Potem dopiero z ust do ust opowiadano sobie o tajemniczem aucie ciężarowem, co tego samego wieczora objeżdżało dzielnicę.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kradzieże samochodów zdarzają się coraz rzadziej. Za dużo kłopotu i za wielkie ryzyko. Najczęściej notowane są kradzieże tak zwane „temporary“ — czasowe. To znaczy, że auto raptownie znika i potem czasami tegoż samego dnia właściciel otrzymuje tajemniczy telefon, że jego maszyna stoi tam a tam. Uradowany śpieszy na miejsce wskazane i zdaleka już widzi miłe oku kontury swego pojazdu! Jakże wielkie jego rozczarowanie, gdy, chcąc auto zabrać, spostrzega że jest doszczętnie ogołocone z przyrządów, jak to: magneto, karburator, sygnały, świece, nie mówiąc już o latarniach, akumulatorze i innych sprzętach, które do ruszenia nie są koniecznie potrzebne.

Niektórzy złoczyńcy, więcej złośliwej natury, na pożegnanie z chwilowo posiadanym wozem urządzają smash w stylu amerykańskim, czyli, dając pełny gaz manetką na drugim biegu, wyskakują z auta na zakręcie — oszalały rumak wali łbem o mur, lub o drzewo i w tak opłakanym stanie czeka na swego prawnego posiadacza.

W różne sposoby niecni ludzie żerują na cudzej niedoli!

Witold Hulanicki.

samochody
silniki
motorówki
radjo

na stoisku

państwowych zakładów
inżynierji

na powszechnej
wystawie krajowej
w poznaniu

ZASTOSOWANIE PASÓW BEZPIECZEŃSTWA W SAMOCHODOWYCH IMPREZACH SPORTOWYCH

napisał
Bolesław Stachoń
mjr. pil.

Jako uzupełnienie zamieszczonego przez nas w poprzednim numerze artykułu „O bezpieczeństwo na wyścigach", w którym rozpatrywaną była głównie sprawa zabezpieczenia publiczności, podajemy obecnie artykuł, poświęcony kwes'ji bezpieczeństwa kierowców wyścigowych.

Będąc kilkakrotnie świadkiem wypadków w czasie samochodowych imprez sportowych i patrząc na nie jako lotnik, — nasuwało mi się zawsze pytanie, dlaczego nie zrobiono dotychczas nic w kierunku zabezpieczenia kierowcy samochodu biorącego udział w wyścigu, przed następstwami każdego prawie wypadku na torze, odbijającemi się na skórze kierowcy. Większość wypadków na torze, jakie widziałem kończyły się uszkodzeniami ciała czy śmiercią spowodowaną wyrzuceniem kierowcy z samochodu, lub rozbiciem się w prowadzonym przez siebie samochodzie. Rozpatrzę więc dwa zasadnicze wypadki:

Samochód z tych czy innych przyczyn n. p. skutkiem pęknięcia lub zsunięcia się opon na dużej szybkości nie dał się opanować kierownicą i uderzając o przeszkodę spowodował rozbicie się kierowcy o kierownik lub deskę z armaturą; albo, zahaczywszy o jakąś przeszkodę, stanął bokiem do kierunku jazdy i przekoziołkował się, przyczem przeważnie kierowca został wyrzucony na tor, doznając prawie zawsze poważnych obrażeń.

W pierwszym wypadku kierowca został wyrzucony z siedzenia i rozbił się o to, co stało bezpośrednio przed nim, w drugim, został wyrzucony poża samochód i też się potłukł lub rozbił.

Porównywam oba te wypadki z analogicznemi wypadkami w samolocie: pęka koło lub amortyzator przy starcie lub lądowaniu, samolot uderza przodem w ziemię. Siedzący na pierwszem miejscu pilot musiałby doznać obrażeń, gdyby nie był przywiązany. I rzeczywiście zdarzało się, że w takich wypadkach pilot nie przywiązawszy się pasami przez zapomnienie lub przez uprzedzenie do pasa, tracił zęby, łamał sobie nos o deskę z armaturą lub o umieszczone przed sobą karabiny maszynowe. Zdarza się, zwłaszcza w czasie przelotów, że pilot zmuszony jest skutkiem defektu silnika lądować na terenie tak dalece nieodpowiednim, że łamie się podwozie i samolot przewraca się na plecy. Każde prawie takie lądowanie kończyłoby się rozbiciem głowy, łamaniem rąk, nóg, gdyby nie pas bezpieczeństwa, którym pilot przywiązuje się do swego siedzenia i który zatrzymuje go na swem miejscu niezależnie od tego jakie położenie przybrał samolot po zetknięciu się z ziemią. Zdarzyło mi się, że w czasie przymusowego lądowania mój pas zerwał się, ja znalazłem się kilkanaście kroków przed przewróconym na plecy samolotem ze złamaną ręką i pokaleczoną twarzą, gdy natomiast lecący ze mną obserwator, którego pasy wytrzymały, rozpiął je po kapotażu i zdrów i cały przyszedł mnie pocieszać. W kilka miesięcy potem pech chciał odwrotnie moje pasy wytrzymały przy kapotażu, a pasy obserwatora zerwały się i skutek był ten, że musiał swoje ładne, oryginalne zęby zastąpić sztucznemi.



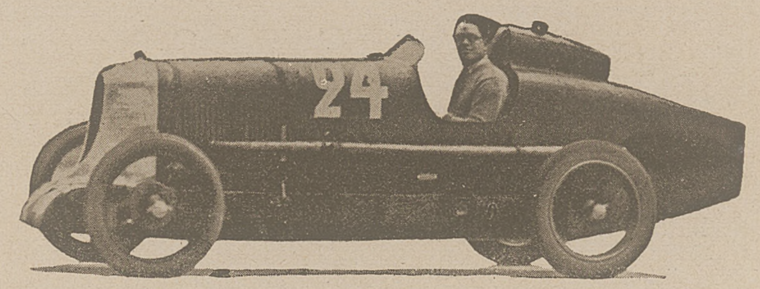
Kierowca Conelli po wypadku na torze Montlhery.

W roku 1925 byłem świadkiem wypadku, któremu uległ kierowca Conelli podczas wyścigów samochodowych na torze Montlhery pod Paryżem. Pod koniec wyścigu zaczął padać deszcz, tor zaczął stawać się coraz bardziej śliski, skutkiem czego prowadzącego na czołowem miejscu Conelliego na Talbocie wyrzuciło w wirażu na barjerę, okalającą tor: Zawadził o nią przednią osią, poczem Talbot przekoziołkował się kilkakrotnie, zaś Conelli, wyrzucony z siedzenia upadł na tor, doznając bardzo poważnych obrażeń. Talbota zaś bardzo mało uszkodzonego sprowadzono z toru. Gdyby Conelli był przypasany do siedzenia, i gdyby karoserja Talbota była odpowiednio zbudowana, a więc z uwzględnieniem zabezpieczenia kierowcy na wypadek przewrócenia się, kierowca nie doznałby żadnych obrażeń.

Śmiem twierdzić, że w pewnych wypadkach, n. p., gdy samochód uślizgnie się tyłem (zderapuje), wyskoczy na nierówność i za raptownie zwolni skutkiem przyhamowania, lub w czasie brania ostrych krzywizn, pas dałby właśnie kierow-

cy uczucie pewności siedzenia za kierownikiem, a temsamem zwiększyłby pewność prowadzenia.

Jeśli chodzi o inne środki bezpieczeństwa, jakie mojem zdaniem należałoby stosować przy samochodach wyścigowych, to odnosiłyby się one do karoserji i kierownicy. Karoserja powinna być dostatecznie silna i wytrzymała wokół siedzenia, a w cieniu głowy kierowcy powinien być zbudowany silny grzbiet, który stanowiłby oparcie dla głowy i ochronił ją równocześnie w wypadku koziołkowania samochodu, musiałby więc wystawać kilka centymetrów ponad głowę siedzącego kierowcy. Nie wynika stąd, by przód samochodu musiał być również wysoki jak grzbiet za głową kierowcy.



Samochód angielskiego rekordzisty Eldridgea z karoserją zaopatrzoną w grzbiet, zabezpieczający głowę kierowcy w razie katastrofy.

Wreszcie kierownica: Jest wprost barbarzyństwem, że przy samochodach wyścigowych kierownica ma drążek stały, choćby nawet koło kierownicy było elastyczne. Bo cóż pomoże elastyczne koło, jeśli kierowca wyrzucony z siedzenia uderzy klatką piersiową o sztywny, stały drążek. Dlaczego nie zastosować drążka kierownicy wsuwającego się tak jak to jest n. p. we Fiacie 519, z tą różnicą, że nie możnaby drążka zablokować, a natomiast wewnątrz rozsuwalnego drążka, który posiadałby odpowiednie prowadzenia znajdowałaby się silna sprężyna mająca za cel zamortyzowanie i elastyczne przyjęcie ewent. uderzenia piersi o kierownik. Takie rozwiązanie mające na celu zabezpieczenie kierowcy przed zgniecieniem klatki piersiowej w razie zbyt silnego uderzenia przodem samochodu o jakąś przeszkodę, pod wpływem którego i pas nie utrzymał kierowcy, nie może chyba nastręczać trudności technicznych, zwłaszcza, że w samochodach wyścigowych koło kierownicy ustawione jest prawie równolegle do piersi kierowcy.

Co się tyczy pasa, to musi on odpowiadać tym samym warunkom co pas lotniczy, a więc: musi być dostatecznie silny, dostatecznie szeroki by nie wciskać się w ciało, dający się łatwo zapinać, a przedewszystkiem otwierający się za jednem pociągnięciem guzika lub odwiedzieniem jego klamry. Zamek pasa musi mieć tę zaletę, że jeden lekki nacisk z zewnątrz otwiera go niezawodnie, ale najsilniejszy nawet nacisk od wewnątrz nie jest w stanie go otworzyć.

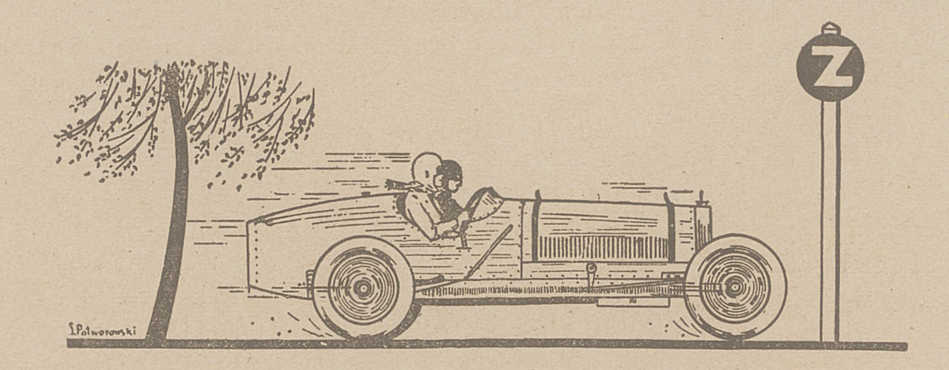
Oto w krótkim zarysie refleksje jakie nasunęły mi się w odniesieniu do środków bezpieczeństwa, które można i należałoby zastosować celem uchronienia kierowcy samochodu sportowego od złych następstw wypadków z jakiemi kierowca może się spotkać na torze.

Byłbym bardzo rad, gdyby na ten temat zechcieli wypowiedzieć się panowie, którzy brali udział w wyścigach, a może nawet przeżyli niejeden wypadek lub byli ich świadkami.

Głębsze wniknięcie w tę sprawę byłoby dla sportu samochodego bardzo pożądane, a wypowiedzenie się pewnej liczby sportowców samochodowych za środkami ochronnemi, o których mówię, dałoby bodźca konstruktorom fabryk wypuszczających swe wozy na wyścigi w celach reklamowych do pomyślenia w kierunku bezpieczeństwa kierowcy i zapewnienia koniecznych środków.

Czy zastosowanie pasów bezpieczeństwa w samochodach prywatnych zwłaszcza krytych nie byłoby celowem z uwagi na zabezpieczenie pasażerów przed nabijaniem sobie guzów na głowie w czasie szybkiej jazdy po niezupełnie równych szosach, pozostaje również kwestją do dyskusji.

Bolesław Stachoń mjr. pil.





NOWOCZESNA SZOSA

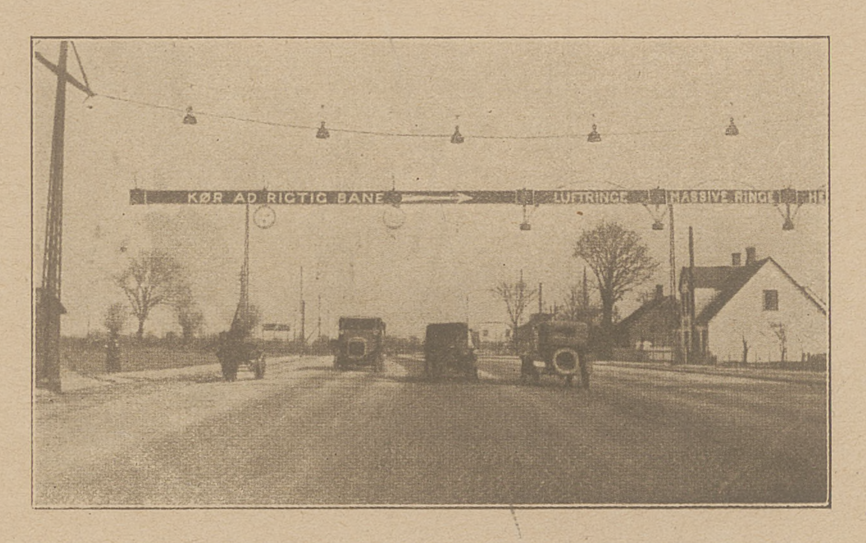
Autostrady. Droga doświadczalna na Roskildevey pod Kopenhagą

Automobilizm jest ściśle związany z zagadnieniem drogowem. Rozwój ruchu samochodowego jest nie do pomyślenia bez równoczesnego rozwoju jakościowego i ilościowego sieci komunikacyjnej. Nic więc dziwnego, że sprawy drogowe dzięki swemu pierwszorzędnemu znaczeniu nieraz już były poruszane na łamach polskiej prasy samochodowej, były jednak poruszane jednostronnie, oświetlano tylko niektóre jej dziedziny. W poniższym więc artykule chciałbym omówić parę zagadnień związanych z pewnemi specjalnemi dziedzinami rozwoju nowoczesnej drogi.

Na początku już wysunę parę zastrzeżeń w sprawie najbardziej nowoczesnego typu drogi, jakim są np. włoskie „autostrady", uchodzące w opinji większości naszych automobilistów za ideały i szczyty doskonałości pod każdym względem. A zastrzeżenia te pochodzą ze sfer samochodowych takich krajów jak Francja, Anglja i Ameryka, opinja których może uchodzić w zupełności za miarodajną, ponieważ kraje te bezwzględnie przodują w dziedzinie rozwoju automobilizmu a przy tem bynajmniej nie kwapią się z budową autostrad. Pomijają one sprawę warunków samej jazdy, które są rzeczywiście wprost idealne, ale dotyczą przedewszystkiem strony ekonomicznej zagadnienia i walorów całokształtu ruchu. Budowa specjalnych dróg samochodowych wymaga przedewszystkiem inwestowania olbrzymich kapitałów, których amortyzacja i rentowność pozostawiają jeszcze dużo do życzenia, automobiliści zaś ze swej strony nie chcą ponosić specjalnych opłat za przejazd szlakiem autostrady, wychodząc z założenia, że i tak ponoszą pod postacią podatku samochodowego duże koszty związane z rozbudową nowych dróg i ulepszeniem już istniejącej ich sieci, co ma niewątpliwie daleko większe znaczenie dla całokształtu potrzeb komunikacyjnych danego kraju, niż tworzenie wspaniałych w swem wyodrębnieniu i odciętych niemal zupełnie od okolic przez które przebiegają, autostrad. Kolej—zbiorowy środek komunikacji daje się z łatwością zamykać w obrębie szlaku stalowych szyn, bardziej natomiast indywidualny samochód może i powinien docierać wszędzie, do każdego najdalszego zakamarka kraju i wszędzie musi mieć do swego rozporządzenia dobre drogi. Każda droga powinna być drogą samochodową.

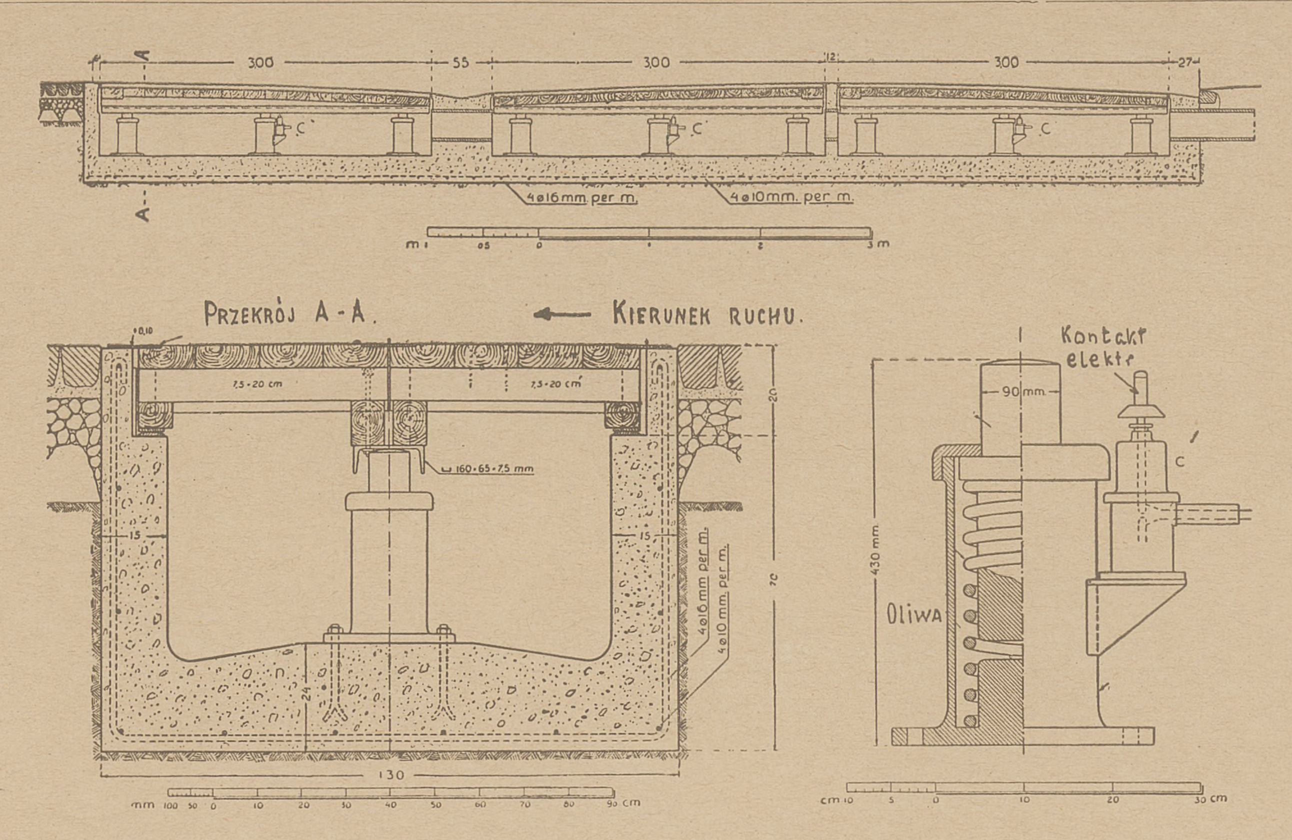
Nam w Polsce nie grozi zdaje się jeszcze wysunięcie projektu budowy autostrady, bo zanadto są zaprzątnięte nasze umysły doprowadzeniem do należytego stanu używalności przynajmniej istniejących dróg. Publicyści, którzy w tej sprawie zabierali głos na łamach prasy, kładli przeważnie nacisk na jedną stronę zagadnienia, niewątpliwie najważniejszą i najaktualniejszą w naszych warunkach, ale w każdym razie nie wyczerpującej całości, mianowicie na sprawę kredytów pieniężnych na inwestycje drogowe i na sprawę podjęcia szybkiego i sprawnego przeprowadzenia robót. Bezstronnie przyznać trzeba, że w tej dziedzinie nietylko dużo się pisało, ale już i dużo zrobiono.

Nie poruszano jednak strony jakościowej, a ściśle mówiąc konstrukcyjnej robót, które należało podjąć, a nie można zapominać, że miały one być przeznaczone dla potrzeb ruchu samochodowego, który wniósł w dziedzinę budowy i eksploatacji dróg cały szereg nowych zagadnień i potrzeb. Wszystkie niemal drogi w Europie były budowane w epoce, gdy nikomu się jeszcze nie śniło o pojazdach, jeżdżących po drogach z dużemi szybkościami lub kiedy samochód był w okresie niemowlęcym swego rozwoju. Samo wytyczenie trasy, kształt zakrętów, kształt podjazdów na mosty i mostki, brak przewyższenia drogi na zewnętrznym łuku wirażu, zbyt wypukły poprzeczny profil każdej niemal dawniejszej szosy, nie mają często nic wspólnego z wymaganiami szybkiego ruchu samochodowego, nie pozwalając mu na rozwinięcie swych możliwości, i urągają elementarnym nawet warunkom bezpieczeństwa.



Wjazd na drogę doświadczalną na Roskildevey.

Najważniejszem jednak zagadnieniem nowoczesnego



Uginające się pomosty do rejestracji przejeżdżających pojazdów.

budownictwa drogowego jest sprawa samej nawierzchni. Najlepsza szosa dawnego typu, tak zwana droga bita czyli macadam, wykonana z najtrwardszego nawet granitu, jest wobec warunków intensywnego ruchu pojazdów mechanicznych na nic, podczas gdy dla ruchu pojazdów konnych, które swojemi żelaznemi obręczami mogły najwyżej miażdżyć i kruszyć kamień, nadawała się w zupełności. Dobranie odpowiedniego materjału i danie dostatecznie grubej warstwy tłucznia wystarczało do stworzenia drogi mocnej i odpornej na działanie intensywnego nawet ruchu pojazdów konnych. Samochód swojemi oponami kamienia nie miażdży i jego działanie niszczycielskie objawia się zupełnie inny sposób, bo podczas jazdy koła samochodu wywierają na powierzchni drogi dość znaczne siły styczne, równoległe do niej. Siłami temi są przedewszystkiem siły hamowania, siła odśrodkowa na zakrętach oraz przenosząca się na obwód tylnego koła i siła napędowa od motoru, poychająca samochód naprzód. Siły te, których wielkość waha się dla przeciętnego samochodu jadącego z szybkością 50 klm./godz. około 150 — 200 kilogramów, przyłożone są do danego punktu drugi przez bardzo krótki przeciąg czasu i działają jak silne uderzenia, dzięki czemu bardzo intensywnie rozluźniają spoistość między poszczególnemi kamieniami tłucznia. Spoistość ta jest stosunkowo niewielka, bo głównie przez docisk kamieni podczas walcowania rozsypanej jego warstwy.

Nowoczesna technika drogowa stanęła wobec zagadnienia znalezienia nawierzchni dostatecznie spoistej, jak np. asfalt lub beton, lub też znalezienie środków, któreby mogły powiększyć spoistość uwalcowanego tłucznia, jak np. smołowanie drogi lub stosowanie wodnego szkła. W każdym razie inżynierowie drogowi zostali zmuszeni do wynajdywania nowych materjałów i do stosowania w praktyce nowych nieznanych dotąd metod i sposobów budowy dróg. Wymagało to oczywiście odpowiednio zoraganizowanych i przeprowadzonych prób, które mogłyby wykazać, czy dany nowy rodzaj nawierzchni odpowiada wymaganiom eksploatacji i kalkulacji. Charakterystycznem więc dla obecnych stosunków w technice drogowej jest tworzenie próbnych i doświadczalnych odcinków drogi, gdzie różne materjały i metody podlegają wszechstronnym i dokładnym badaniom, co jest zupełnie zrozumiałe, skoro się zważy, że budowa drogi jest przedsięwięciem zbyt kosztownem, by można było sobie pozwolić ryzykować duże nakłady pieniężne na nieznane dokładnie metody budowy, które mogłyby wbrew przewidywaniom nie sprostać wyznaczonym zadaniom.

Dla pewnego więc zorjentowania czytelników, którym jako automobilistom najnowsze dziedziny i dążenia w budownictwie drogowem nie mogą być obce, pozwolę sobie podać opis jednej z najlepiej zorganizowanych w Europie dróg doświadczalnych, mianowicie drogi doświadczalnej w Roskildevey pod Kopenhagą, której szczegółowy techniczny opis umieszczony był

w lutowym numerze „Wiadomości stowarzyszenia członków polskich Kongresów Drogowych".

Inicjatywę stworzenia tego objektu doświadczalnego podjęło w roku 1925 Stowarzyszenie Duńskich Inżynierów Cywilnych, instytucja analogiczna do polskiego Stowarzyszenia Techników, i postawiło sobie za główny cel ustalenie, jaki rodzaj nawierzchni jest najekonomiczniejszy i odpowiada najlepiej danym warunkom ruchu. Początkowo zamierzano zbudować specjalną drogę o obwodzie zamkniętym zrezygnowano jednak z tego zamiaru, z powodu byt wielkiego kosztu, a dla doświalczeń wybrano położony o 10 klm. od Kopenhagi, odcinek istniejącej już drogi, prowadzącej z Kopenhagi do Reskilde. Na tej drodze odbywa się najintensywniejszy w Danji ruch kołowy dochodzący do 4000 pojazdów na dobę w obu kierunkach, wobec tego odcinki drogi podlegającej badaniom znajdują się w naturalnych warunkach, jakim dobra nowoczesna droga sprostać musi.

Droga doświadczalna składa się z dwuch odrębnych części. Jedna o długości 250 metrów przeznaczona jest do badań nad wpływem poszczególnych rodzai pojazdów na zużycie nawierzchni. Wtym celu szlak o szerokości 20 m. podzielony jest na 6 torów — 3 przeznaczne dla ruchu z Kopenhagi i 3 do Kopenhagi.. Tory skrajne przeznaczone są dla pojazdów konnych, następne dla samochodów na gumach pełnych, a środkowe dla samochodów i motocykli na oponach. W celu badania trwałości i odporności różnych nawierzchni zbudowano w tym celu na każdym torze odcinki 5-ciu różnych rodzai. Znajdujemy tu przedewszystkiem zwykłą szosę — macadam, wykonaną z granitowego tłucznia i tem różniącą od naszych szos, że na jej powierzchni stale utrzymywana jest warstewka piasku żwirowego. Zużywaniu pod wpływem ruchu podlega tu przedewszystkiem żwirek a nie sama warstwa t.ucznia, jak to się dzieje u nas. Dalej jest droga smołowana, wykonana mniejwięcej w ten sposób jak poprzednia szosa Wilanowska przed jej wyasfaltowaniem. Następnie znajduje się droga betonowa z betonu cementowego, budowana na wzór znanych betonowych dróg Amerykańskich. Dalej jest odcinek drogi asfaltobetonowej, czyli wykonanej z „asfaltu", jakim pokryto w zeszłym roku większość ulic śródmieścia Warszawy. W końcu jest tam także odcinek granitowego bruku kostkowego, najtrwalszego, ale zarazem i najdroższego rodzaju nawierzchni.

Druga część drogi doświadczalnej, o długości 350 m. również o różnych nawierzchniach i jezdni mającej 6 m. szerokości bez oddzielnych torów, przeznaczona jest do badania zużycia drogi pod wpływem ruchu mieszanego.

Same doświadczenia prowadzone na drodze pod Roskildevej obejmują przedewszystkiem pomiary zużycia nawierzchni oraz pomiary ilości ruchu, który to zużycie spowodował. Pierwsze z nich przeprowadzone są przez dokładne mierzenie w pewnych odstępach czasu poprzecznego profilu drogi oraz przez pomiary odkształtowania samej płyty nawierzchni, co występuje zwłaszcza wyraźnie na drogach betonowych. Pozatem robi się pomiary profilu podłużnego w celu zbadania zjawiska powstawania tak zwanych „fal", występujących przedwszystkiem na nawierzchniach asfaltowych.

Ciekawe są przeprowadzane pomiary ilości ruchu. Przedewszystkiem cztery razy do roku w ciągu całego tygodnia w dnie i noce, prowadzone jest zapisywanie ruchu, przyczem zapisuje się rodzaje pojazdów, które dzieli się na 3 grupy odpowiadające poszczególnym przeznaczonym dla nich torom, a następnie bierze się pod uwagę dokładniejsze ich specyfikacje jak przeznaczenie, ciężar i ładunek. Warto przy tem zaznaczyć, że w Danji samochody ciężarowe i półciężarowe powinny mieć wypisaną dużemi cyframi swą nośność. Ułatwia to niezmiernie obserawacje i pomiary ruchu.

Okresy czasu przenaczone do pomiarów ruchu są dobrane w ten sposób, że najlepiej charakteryzują ruch w danej porze roku.

Dla określenia jednak sumarycznej ogólnej liczby przejeżdżających po doświadczalnej drodze pojazdów, urządzona jest specjalna automatyczna rejestracja ruchu, do czego służą znajdujące się na każdem torze, pomosty, uginające się pod ciężarem przejeżdżających pojazdów i połączone z elektrycznemi aparatami rejestracyjnemi.

Pomiary zużycia różnych nawierzchni, czy to na poszczególnych torach czy też na odcinku przeznaczonym dla ruchu mieszanego w zestawieniu z pomiarami ilości ruchu i kosztami związanemi z budową i eksploatacją drogi pozwalają z możliwie dużą dokładnością ocenić wartość danego rodzaju nawierzchni i przydatność do danych warunków ruchu. Zdobywanie takich danych jest niezbędne o ile chce się przystąpić do jakichś poważniejszych robót drogowych.

*

Dla orjentacji na końcu nadmienię, że i u nas obok wybudowania kilku próbnych odcinków szos asfaltowanych, prowadzone są pewne, bardziej systematyczne, próby na 21-klm. od Warszawy na szosie pod Jabłonną, gdzie badane są różne nawierzchnie z materjałów smołowych krajowych. Doświadczenia te prowadzone są, naturalnie, w daleko skromniejszym zakresie, niż w klasycznej w swoim rodzaju Roskildevey, ale niemniej jednak zasługują na uwagę i ocenę naszych automobilistów, których zdanie byłoby ciekawem usłyszeć.

Adam Minchejner,
Stud. Pol.

KRONIKA SPORTOWA

ZAWODY KRAJOWE.

Maj był miesiącem niezmiernie udanym, jeśli chodzi o krajowe zawody automobilowe, w każdą bowiem niedzielę odbywała się jakaś ciekawa impreza.

5-go maja urządzony został przez Automobilklub Polski na trasie z Warszawy do Kazimierza nad Wisłą i z powrotem, konkurs na zużycie paliwa, w którym wzięło udział 13 samochodów. Wszyscy współzawodnicy, którzy dojechali do celu, osiągnęli znakomite rezultaty.

W następną niedzielę 12 maja odbył się wyścig płaski pod Łodzią, poprzedzony bardzo udanym Zjazdem Gwiaździstym. Wyścig, znakomicie zorganizowany przez Łódzki Automobil-Klub, rozegrany został na szosie Lutomiersk-Aleksandrów na dystansie 5 kilometrów ze startem z miejsca. Startowało 13 samochodów.

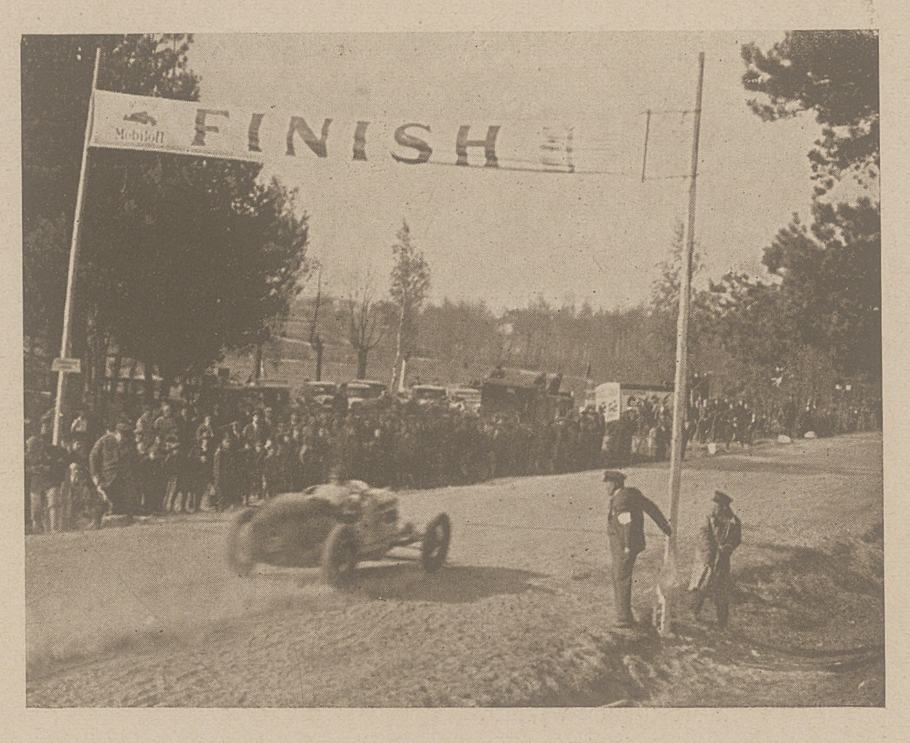
Najlepszy czas dnia, 1 m. 57,97 sekundy, uzyskał Stanisław Szwarcsztein (K. K. A.) na samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając znakomitą szybkość przeciętną rekord Frühlinga, który wynosił 152,568 klm./g. i bijąc zeszłoroczny 138,5 klm./g. Drugie miejsce zajął

W związku z powstaniem pisma „Auto i Sport", przynoszącego co tydzień aktualne wiadomości sportowe, kronika sportowa w Aucie uległa zasadniczym przeobrażeniom i stanowić będzie tylko krótkie streszczenie rezultatów osiągniętych w zawodach rozegranych w poprzednim miesiącu.

Po dokładne sprawozdania odsyłamy Czytelników do tygodnika „Auto i Sport".



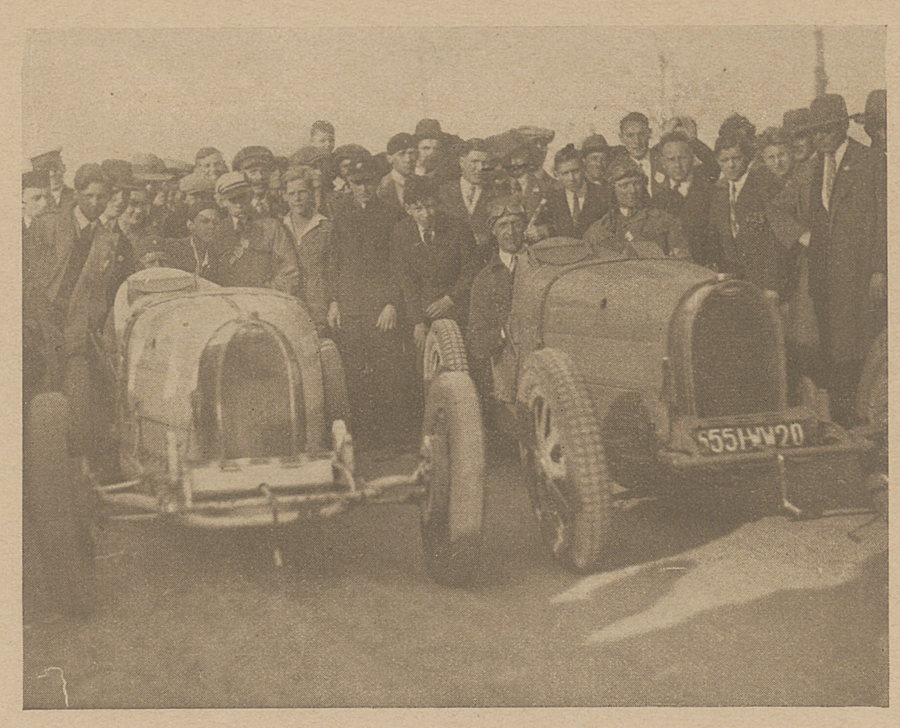
Widok startu wyścigu płaskiego w Łodzi.

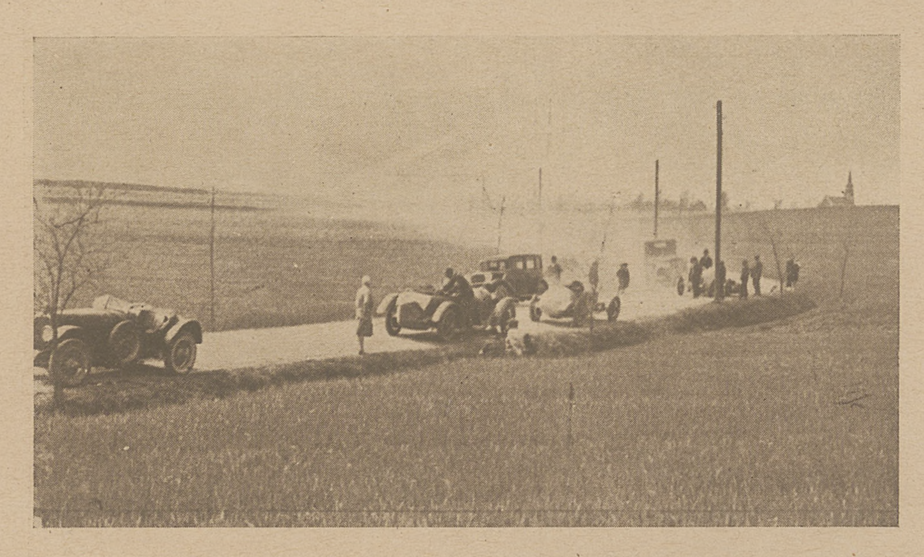


Wyścig płaski w Łodzi. Jan Ripper na samochodzie Bugatti mija metę.

Jan Ripper (K. K. A.) na półtoralitrówce Bugatti z szybkością 147,744 klm./g., a trzecie Edward Zawidowski (M. K. A.) także na samochodzie Bugatti z szybkością 146,520 klm./g. W klasie samochodów sportowych najlepszy czas, 2 m. 34,55 s. osiągnął Ludomir Cieński (M. K. A.) na wozie Austro-Daimler, rozwijając średnią szybkość 116,460 klm./g. Wyścig łódzki był pierwszą imprezą wchodzącą w skład tegorocznych zawodów o Mistrzostwo Polski.

Podczas Zielonych Świątek, to jest w dniach 18 i 19 maja, Krakowski Klub Automobilowy urządził pierwszy w Polsce Turniej Automobilowy, który składał się z Raidu Pętlicowego, konkursu piękności i gymkhany.





Raid Pętlicowy rozegrany został w pierwszym dniu Turnieju. Trasa jego, długości 523,5 klm., podzielona była na cztery etapy, każdorazowo ze startem i metą na placu Szczepańskim w Krakowie. Zasadą Raidu była regularność jazdy. Najlepsze rezultaty osiągnął Bronisław Frühling (K. K. A.) na samochodzie Studebaker, zajmując pierwsze miejsce w klasyfikacji przed dwoma samochodami Tatra, prowadzonemi przez jeźdźców czeskich.

Konkurs piękności i gymkhana, rozegrane w dniu następnym, zgromadziły licznych konkurentów i przyniosły interesujące wyniki, będąc pięknem dopełnieniem udanego Turnieju. Krakowski Klub Automobilowy zamierza odtąd co roku organizować taki Turniej, w przyszłości może nawet jako imprezę międzynarodową.

W dniu 26 maja Automobilklub Polski zorganizował wiosenną Pogoń za lisem, w której zwyciężyła pani Marchlewska na samochodzie Fiat. Wreszcie, w pierwszą niedzie-



Z wyścigu płaskiego w Łodzi. U góry: triumfatorzy zawodów Szwarcsztein (na prawo) i Jan Ripper (na lewo) obaj na samochodach Bugatti. Pośrodku: samochody w oczekiwaniu na start. U dołu: przy chronometrze elektrycznym.



Raid Pętlicowy K. K. A. Vermirovsky na samochodzie Tatra w Ojcowie.

lę czerwca odbył się na Krzyżówce, na szosie z Grybowa do Krynicy, trudny wyścig górski, który był drugą imprezą, liczącą się do tegorocznego Mistrzostwa Polski. Wyścig ten zorganizowały trzy Kluby południowe, to jest Krakowski, Małopolski i Śląski. Dystans wynosił trzy kilometry ze startem z miejsca. Świetne zwycięstwo odniósł w tym wyścigu nasz najlepszy jeździec górski Jan Ripper (K. K. A.), na swym półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, uzyskując czas 2 m. 25,795 s. z szybkością średnią 74,076 klm./g. Drugim był Liefeldt (A. P.) na samochodzie Austro-Daimler w czasie 2 m. 36.83 s., a trzecim Szwarcsztein (K. K. A.) na samochodzie Bugatti w czasie 2 m. 42,6 s.

Targa Florio 1929

ZAWODY ZAGRANICZNE.

Ubiegły miesiąc był zapoczątkowaniem wielkiego sezonu sportowego. Jako najgłówniejsza impreza rozegrany został w dniu 5 maja klasyczny wyścig sycylijski Targa Florio na słynnym skalistym obwodzie szosowym Madonie. Bieg ten urządzono po raz dwudziesty z kolei i z okazji tego jubileuszu odbyły się uroczystości na cześć fundatora i mecenasa wyścigu, księcia Vinzenzo Florio.

Na starcie zawodów, które odbyły się, jak zwykle na przestrzeni pięciu okrążeń toru czyli 540 kilometrów, stanęła stosunkowo niewielka liczba dwudziestu współzawodników. Bez wielkiego wysiłku pokonał swych konkurentów doskonały kierowca francuski Albert Divo, przybywając pierwszy do celu na samochodzie Bugatti w czasie 7 g. 15 m. 41 s. z szybkością średnią 74,630 klm./g. Drugie miejsce uzyskał Minoia również na samochodzie Bugatti, a trzecie i czwarte miejsce zdobyli Brilli Peri i Campari, obaj na wozach Alfa Romeo.



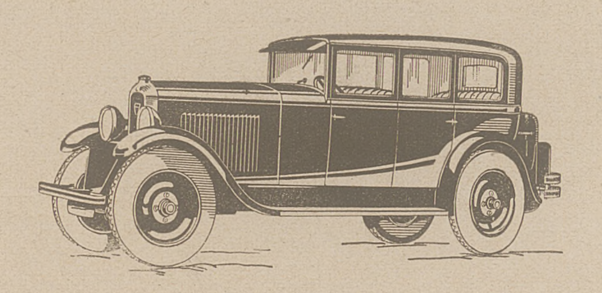
Grand Prix Burgundji.
Start samochodów sportowych.

Drugie wielkie zwycięstwo odniosły samochody Bugatti w wyścigu o Grand Prix Burgundji, który rozegrany został w dniu 9 maja na obwodzie szosowym w pobliżu Dijon. Wyścig ten odbył się, przy udziale 27 konkurentów, na dystansie 525 klm. w trzydziestu okrążeniach toru. Po emocjonującej wal-



XX Targa Florio. Brilli Peri na samochodzie Alfa Romeo.

Peugeot



PO RAZ 6-ty
W WIELKIM RAIDZIE SAMOCHODOWYM FRANCJI

1

Kategorja 750 cm³

-sze miejsce zdobyła Pani **Leblanc** na wozie Peugeot typu seryjn. 5/12 HP.

Kategorja 2 litr.

-wsi zwyciężyli **de Lavalette, Cesure Morillon** na 3 wozach Peugeot typu seryjnego 12 HP. 6-cyl.

„POLSKI PEUGEOT"

Warszawa, ul. Hoża 9, tel. 435-55

Salon wystawowy: Al. Jerozolimska 35
tel. 168-38.

XX Targa Florio. Divo na samochodzie Bugatti na trudnych wirażach.

ce zwyciężył słynny miljoner Filip de Rotschild, występujący w zawodach pod pseudonimem Philippe, przybywając do celu na wyścigowym wozie Bugatti w czasie 3 g. 47 m. 35,2 s., z doskonałą szybkością przeciętną 138,406 klm./g. Drugie miejsce, z różnicą zaledwie dwóch dziesiątych sekundy, zajął Bouriat, również na samochodzie Bugatti. W klasie samochodów sportowych zwycięstwo uśmiechnęło się kobiecie, pani Depret na samochodzie Bugatti, która zajęła pierwsze miejsce w czasie 4 g. 10 m. 23,8 s. z szybkością średnią 125,8 klm./g., wyprzedzając o dwadzieścia sekund wielkiego Mercedesa, prowadzonego przez Violeta.

Jakby dla rewanżu za porażkę w Targa Florio, włoskie samochody Alfa Romeo odniosły świetne zwycięstwa w zawodach dwudziestoczterogodzinnych w Brookland i w wyścigu o Grand Prix Rzymu.

Konkurs dwudziestoczterogodzinny w Brookland odbył się w dniach



XX Targa Florio. Lepori na samochodzie Bugatti na punkcie zaopatrywania.

10 i 11 maja przy udziale 52 współzawodników. Nie był to właściwie klasyczny konkurs wytrzymałości, gdyż składał się on z dwuch biegów dwunastogodzinnych, które rozegrane zostały podczas obu dni, w nocy zaś zawodnicy odpoczywali. Zwycięstwo w ogólnej klasyfikacji uzyskiwał ten zawodnik, który przebył podczas obu biegów największy dystans w stosunku do litrażu silnika swego samochodu.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji konkursu zdobył Ramponi na półtoralitrowym wozie Alfa Romeo, rozwijając szybkość przeciętną 121,6 klm../g. Drugie miejsce uzyskali Gunter i Davis na potężnym samochodzie Bentley, którzy wykazali największą szybkość przeciętną 130,2 km/g., a trzecie miejsce Vincedon i Clarke na samochodzie Salmson.

W wyścigu o Grand Prix Rzymu, rozegranym w dn. 26 maja na obwodzie szosowym Tre Fontane u bram Wiecznego Miasta, triumfował Varzi na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo starszego typu, który cztery lata temu zdobył pierwsze Mistrzostwo Świata. Zwycięzca pokrył dystans 391,5 klm. w czasie 3 g. 03 m. 10 s., rozwijając szybkość przeciętną 128,241 klm./g. i wyprzedzając o 47 sekund markiza Brilli Peri, również na wozie Alfa Romeo. Dopiero trzecie miejsce uzyskał zwycięzca Targo Florio, Divo na samochodzie Bugatti, w czasie 3 g. 13 m. 21 s.

W Ameryce, na torze słynnego autodromu Indianapolis, rozegrany został w dniu 30 maja doroczny wyścig 500-milowy. Startowało 33 współzawodników, a w tej liczbie dwa samochody europejskie. Zwyciężył eks - rekordzista światowy szybkości Ray Keech na samochodzie Simplex w czasie 5 g. 07 m. 25 s. z szybkością średnią 156.5 klm./g. Znakomity kierowca francuski, Ludwik Chiron, który startował w wyścigu na samochodzie Delage, przybył do celu dopiero na siódmem miejscu.

Z interesujących raidów, które się odbyły w ubiegłym miesiącu, na wyróżnienie zasługuje klasyczny „Tour de France", rozegrany między 20 kwietnia i 5 maja. Trasa tego trudnego konkursu wiodła w dziewięciu etapach przez miasta Paryż — Colmar — Saint Etienne — Nicea — Beziers — Bayonna — Niort — Saint Brieuc — Rouen — Paryż na przestrzeni około 5000 klm.

Z pośród 18 samochodów, które wyruszyły na Raid, bez punktów karnych doszły do celu wozy następujących marek: Peugeot, Citroën, Rally, Donnet, Essex i Graham Paige. Główną nagrodę Raidu, pod nazwą Challenge du Tour de France, zdobył Morel na samochodzie Essex.



XX Targa Florio. Fragment z trasy.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Rynek motocyklowy w Danji rozwinął się właściwie dopiero od roku 1928. W roku tym kursowało w Danji 2100 sztuk motocykli, podczas gdy w roku bieżącym przewiduje się sprzedaż około 3—4.000 maszyn. 80% ogólnej liczby kursujących motocykli — to maszyny jednocylindrowe o mocy od 2.5 do 5 KM.

*

Pierwsze owoce awizowanej przezemnie przed kilkoma miesiącami wiadomości o fuzji pomiędzy Studebaker'em i Pierce-Arrow'em przedstawiono szerokiej publiczności na wystawie w New-Yorku. Nowe 8-cylindrowe modele Pierce-Arrow (cylindry w jednej linji) wzbudziły kolosalne zainteresowanie, przyczem dzięki wielkiej organizacji sprzedaży i eksportu Studebakera liczyć się należy z dość szybkiem wprowadzeniem nowego modelu nietylko w Ameryce, lecz i w krajach europejskich.

*

Proszeni jesteśmy o zaznaczenie, iż ofiarowany przez Automobilklub di Milano Ojcu Świętemu Piusowi XI samochód Isotta Fraschini wyposażony jest całkowicie w instalację światło-starterową Boscha, w świece oraz servo-hamulec i magneto produkcji tejże firmy.

*

Jakkolwiek ostatnie statystyki wskazują, iż w Rosji sowieckiej kursuje około 28.770 pojazdów mechanicznych, a więc przypada przeciętnie jeden samochód na 10.000 mieszkańców, niemniej jednak rząd Rosji sowieckiej rozpatrywał ostatnio w sposób poważny sprawę motoryzacji kraju. Większość kursujących w Rosji pojazdów mechanicznych pochodzi jeszcze z czasów wojny i znajduje się w stanie niezupełnie zdatnym do użytku. Od czasu wojny sprowadzono do Rosji około 6.000 pojazdów przeróżnych fabryk, do czego dodać należy 500 sztuk wyprodukowanych przez rosjan samochodów Amo. W tej chwili Rosja postanowiła pokrywać swoje zapotrzebowanie na samochody jedynie z własnej produkcji i rząd poważnie myśli nad budową fabryk samochodowych, a w tym celu specjalna delegacja zajęta jest w chwili obecnej pertraktacjami z General Motors i z Fordem. W grę wchodzi suma około 300 miljonów rubli — jest jednak rzeczą bardzo wątpliwą, czy Ameryka będzie się chciała tak poważnie angażować. Ford miał już rzekomo oświadczyć, iż do rozpatrywania wszelkich projektów przystąpi jedynie wówczas, gdy rząd rosyjski zaproponuje mu monopol na produkcję samochodów w Rosji sowieckiej.

*

W ostatnich czasach wiele mówiło się o ewentualnem połączeniu francuskiej fabryki Citroen'a z General Motors. Wstrzymujemy się narazie od podawania niezmiernie charakterystycznych na ten temat i wprost rewelacyjnie ciekawych wiadomości do czasu otrzymania wyjaśnienia, ile prawdy jest w tem, iż zarówno Citroen, jak i Peugeot otrzymały w Francji i z Belgji bardzo poważną pomoc materjalną. Narazie raczej należałoby uważać zabiegi General Motors za nieudolne usiłowanie.

*

Na rynku angielskim doszło w ostatnich czasach do niezmiernie silnej konkurencji w przemyśle oponowym. Większość fabryk, przedewszystkiem zaś Dunlop, opuściły ceny swych opon w zależności od wymiarów od 5—20%. Dunlop, który przed kilku jeszcze laty na skutek obowiązujących ceł ochronnych posiadał w Anglji oniemal monopol na opony i mógł wskutek tego podwyższyć ich ceny w stosunku do rynków zagranicznych, oniemal o 35% — spowodował, iż w przeciągu ostatnich dwu lat sześć firm zagranicznych założyło w Anglji własne fabryki opon, zmuszając Dunlop'a do obniżenia cen.

*

P. Alfred P. Sloan, prezydent General Motors Co jest zadowolony. W wywiadzie, udzielonym przedstawicielom prasy amerykańskiej, oświadczył, że interesy w związku z nabyciem zakładów Opla w Niemczech rozwijają się doskonale i że już w roku bieżącym spodziewać się należy dużych zysków. Pozatem zamierzone jest z czasem zupełne usamodzielnienie zakładów Opla.

*

Niezmiernie ciekawe studjum statystyczne przeprowadziło New - Yorskie biuro statystyczne Vacuum Oil Company. Wychodząc z założenia — skądinąd zupełnie słusznego — iż o dobroci samochodu świadczy procent tych właścicieli samochodu danej marki, którzy po raz drugi kupują samochód tej samej marki — rozesłało do 1.000 posiadaczy samochodów kwestjonarjusze, zawierające szereg pytań. 860 posiadaczy samochodów było ze swych samochodów zadowolonych, lecz 613 nie kupiło powtórnie samochodu tej marki (dokładniej: w tej

samej firmie, bo w ankiecie chodziło raczej o firmy, jako jednostki handlowe, niż o marki, jako uzewnętrznienie producenta, niewiele w gruncie rzeczy mającego wspólnego bezpośrednio z konsumentem); z pośród tych 613 odpowiadających 181 nie kupiło samochodu powtórnie, gdyż nie byli zadowoleni z obsługi, jaką dawał im sprzedawca samochodu posiadanej marki ani sprzedawcy, u którego samochód nabyli. Z pośród nich 102 nie przyszło to do głowy, zaś 242 byli z firmy niezadowoleni Wreszcie z pośród tysiąca odpowiadających 628 żądało od odsprzedawców przedewszystkiem pomocy w zakresie pielęgnowania i właściwego smarowania samochodu. Ankieta, z której podajemy cyfry co — charakterystyczniejsze, jest w rzeczy samej niezmiernie ciekawa i wskazuje, iż 61% klienteli więcej do danego sprzedawcy nie powraca. Jeśli istotnie tak jest — jest bardzo źle. Sprzedawcy winni to wziąć pod uwagę.

*

W dążeniu do zwiększenia liczby pojazdów mechanicznych w Niemczech rząd Rzeszy postanowił znacznie obniżyć ich opodatkowanie. Podatki zmniejszono w granicach od 5—25%.

*

Światowa produkcja samochodowa wzrasta z roku na rok w tempie wprost zadziwiającm. W roku bieżącym upływa 34 lata od chwili pojawienia się pierwszego samochodu, a dziś już kursuje na całym świecie przeszło 31 miljonów aut, z czego na Stany Zjednoczone przypada około 24 miljony wozów.

Rok 1929 zapowiada się jako rekordowy, gdyż największy producent samochodów —Stany Zjednoczone — mają rzucić na rynek, podług obliczeń Biura Badań Naukowych General Motors, około 5.500.000 samochodów. Tak intensywnej produkcji jeszcze do tej pory nigdy nie notowano.

Fakt ten tłomaczy się przedewszystkiem tem, że samochód stał się dziś przedmiotem codziennego użytku, tracąc swój dawny charakter przedmiotu zbytku i luksusu. Produkcja samochodów idzie obecnie po linji wytwarzania wozów wytrzymałych i tanich, których cena mogłaby być przystępna nawet dla szerokich mas robotniczych. Tendencję wspomnianą zauważyć można najłatwiej obserwując ciągły i niezmiernie szybki przyrost produkcji samochodów tej klasy. Biorąc dla przykładu Chevrolety, które przodują w tej klasie, przekonamy się, że produkcja w miesiącu maju r b., sięgająca liczby 161 tysięcy wozów, przekroczyła o 60% przeciętną miesięczną produkcję roku ubiegłego. Tak znacznego przyrostu nie notowano w żadnej innej klasie samochodów. Nic więc dziwnego, że samochód w Stanach Zjednoczonych stał się niezbędnym towarzyszem każdego obywatela.

Rozwój produkcji automobilowej w Europie zdąża również w tym samym kierunku, co i w Ameryce, ale w wolniejszem tempie, gdyż brak kapitałów i niższa niż w Ameryce stopa życiowa nie są czynnikami sprzyjającemi temu rozwojowi.

Wykaz samochodów zarejestrowanych w Warszawie do dn. 1 Maja 1929 r.

	OSOBOWE		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
	użytku własn.	dorożki					
Do dnia 1.I. 1929	2700	2655	54	1083	85	569	7146
w styczniu „	43	87	8	17	1	4	160
w lutym „	19	55	1	16	2	3	96
w marcu „	34	70	1	28	—	15	148
w kwietniu „	69	53	6	38	1	32	199
Razem do dn. 1 maja 1929 r.	2865	2920	70	1182	89	623	7749
Przerej. na Wojew. w r. 1929 do dn. 1.V	21	13	5	24	—	14	77
Pozostało w dn. 1.V 1929 r.	2844	2907	65	1158	89	609	7672

NOWE MODELE SAMOCHODÓW OVERLAND-WHIPPET

Sensacją obecnego sezonu automobilowego są nowe modele samochodów Overland-Whippet, które ukazały się na naszym rynku. Samochody te przy zachowaniu wszystkich zalet modelów poprzednich, jak: szybka akcelarcja, oszczędność w zużyciu paliwa i oliwy, elastyczność silnika, ogromna zwrotność wozu, zdolność łatwego pokonywania wszelkich wzniesień, zostały w dalszym ciągu udoskonalone. Niezależnie od bardziej estetycznego i elegantszego wyglądu, wprowadzone zostały znaczne ulepszenia silnika i napędu tak, że przyniosło to zwiększenie efektywnej mocy silnika do 40 KM. Zastosowanie „Rozrządu ręcznego" umożliwia zapomocą jedynego przycisku, znajdującego się na kole kierowniczem, wygodne uruchomienie rozrusznika, manipulowanie światłami i rozbrzmiewanie sygnału elektrycznego. Duże znaczenie posiada również wydłużenie podwozia o 12 cm. i zastosowanie skuteczniejszego resorownia przez zwiększenie długości resorów zrówno przednich, jak i tylnich.

Ciekawem jest również, że na amerykańskich podwoziach Overland-Whippet budowane są już obecnie w kraju nadwozia dla taksówek, która to okoliczność ściągnie zapewne na siebie uwagę zainteresowanych sfer.

Kilka słów o świecach zapłonowych

Uzyskanie pełnej sprawności silnika spalinowego zależy od całego szeregu czynników. Przeważnie zbyt małą wagę kładzie się na prawidłowe i oszczędne spalanie mieszanki.

Oszczędzanie benzyny ma w światowych warunkch gospodarczych tak wielkie znaczenie, że Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej przeprowadził bardzo dokładne badania tej sprawy. Badania te wykazały największe marnotrawstwo benzyny w silnikach spalinowych. Aby wskazać przyczyny tego marnotrawstwa i spowodować jego usunięcie sporządzono film naukowy p. t. „Historja świecy zapałowej". Film ten wzbudził w kołach miarodajnych wielkie zainteresowanie, zwracając uwagę na ogólnie lekceważone czynniki. Widza obserwującego dany film uderzają szczególnie następujące fakty:

Silna iskra świecy zwiększa oszczędność benzyny, powiększając równocześnie sprawność silnika i przedłużając jego żywotność. Słaba iskra natomiast powoduje stratę siły, mniejszą sprawność, stratę niespalonej mieszanki i oliwy, oraz wreszcie mniejszą żywotność silnika. Kwestja ta jest zresztą zupełnie jasną, nawet przy pobieżnem zastanowieniu się nad nią. Przy silnej iskrze wybuch, a raczej całkowite spalenie się mieszanki następuje w czasie taktu pracy, przed otwarciem zaworu wydechowego, podczas gdy słaby zapłon wywołuje przerywanie, względnie powolniejsze spalanie się, a więc zawór otwiera się przed jego ukończeniem. Wskutek tego część niezużytej mieszanki marnuje się, a ponadto spalając się w rurze wydechowej nadwyręża silnik. Prężność mieszanki pozatem zależy również od szybkości spalania. Im szybkość spalania jest wyższą, tem większe jest ciśnienie na tłok cylindra, a więc tem samem większa moc silnika.

Słyszałem zdanie wielu automobilistów, chwalących się, że na jednym i tym samym komplecie świec przejechali 50.000, a nawet 100.000 kilometrów. Jest to źle zrozumiana oszczędność. Zastanowiwszy się nad tem ile razy świeca zapłonowa musiała w tym wypadku spełnić swe zadanie, dojść musimy do wniosku, że iskra takiej świecy nie może być pełnowartościową, elektrody są zużyte, zaoliwione, następuje w nich reakcja chemiczna etc. To też świecę zapłonową należy wymienić z chwilą, gdy zauważymy, że iskra dawana przez nią staje się słabszą.

Wielu posiadaczy pojazdów mechanicznych szukając przyczyny mniejszej sprawności silnika nie zwraca przeważnie uwagi na działanie świec zapłonowych.

Wystarcza im stwierdzenie faktu, że świece palą. Prawdą jest, że szereg następujących po sobie eksplozji w cylindrach wywołuje ruch tłoków, ale ruch ten jest znacznie słabszy od tego, jaki w tych samych zresztą warunkach normalną iskrą uzyskaćby można.

Fabryki świec zapłonowych doradzają zmianę świec po przejechaniu 10.000 kilometrów. Obliczenie to uskuteczniono na podstawie praktycznych wyników. W Ameryce urządza się dwa razy do roku t. zw. „Tydzień wymiany świec", który cieszy się ogromną popularnością. Dość wymienić ilość trzech miljonów automobilistów, którzy w zeszłym roku uskutecznili wymianę świec w czasie trwania tych tygodni.

Nasunąć się może przypuszczenie, że celem urządzenia tygodni wymiany jest zwiększenie obrotu fabryk świec zapałowych. Twierdzenie to jednak nie wytrzymuje krytyki, gdy się uwzględni ilość automobilistów, jacy w tak trzeźwo patrzącej i oszczędnej Ameryce z nich korzystają.

Chcąc więc mieć pełne zadowolenie z jazdy i oszczędność w eksploatacji wozu należy i u nas przyjąć za zasadę perjodyczną wymianę świec. Wymianę tę należy uskuteczniać po przebyciu 10.000 klm., lub przynajmniej co roku.

Dr. J. K—ski.

SENSACYJNE ZWYCIĘSTWO SPORTOWE NOWEGO FORDA

W BIEGU: KOPENHAGA — PARYŻ — KOPENHAGA

Nowy Ford znów zademonstrował przed całym światem swe niebywałe zalety jazdy w każdych warunkach, swym udziałem w zawodach sportowych na trasie Kopenhaga — Paryż — Kopenhaga, urządzonych staraniem Duńskiego Klubu Automobilowego (Dansk Motor Union) oraz jednego z najpoczytniejszych dzienników kopenhaskich: „Politiken".

Nie tylko, że Nowy Ford (Tudor Sedan) zdobył pierwszą nagrodę, 10.000 franków, oraz puhar honorowy „POLITIKEN", ale drugie miejsce, a więc i drugą nagrodę w sumie 6,000 franków, uzyskał również Nowy Ford (Phaeton). Co ważniejsze, że naprzekór dotychczasowym doświadczeniom, w tym wypadku zwyciężył zamknięty wóz, aczkolwiek w konkursie brały udział otwarte wozy, specjalnie przystosowane do zawodów sportowych.

Zdobywca pierwszej nagrody, p. Tholstrup, kupiec z miasta Roskilde, przejechał swym wozem już przeszło 35,000 kilometrów i dotąd nigdy nie brał udziału w konkursach samochodowych.

Samochody wystartowały w czwartek wieczór o godzinie 11-ej z duńsko-niemieckiego miasteczka pogranicznego Krusaa i uczestnicy odpoczywli w Paryżu 12 godzin. Ogółem w zawodach brało udział 11 samochodów i 15 motocykli.

Dystans mierzył około 2,300 km. tam i zpowrotem, nie licząc 600 km. z Kopenhagi do pogranicza i vice versa.

Główna część trasy biegła przez Niemcy do francuskiej granicy i stamtąd do Paryża. Współzawodnicy wybierali rozmaite drogi, większość jednak przebiegła miasta: Hamburg, Kolonję, Aachen, Reims i Leodjum.

Ponieważ samochody wyruszyły z Krusaa wieczorem, większa część jazdy początkowej i drogi powrotnej odbywała się wśród nocnych ciemności, a co gorzej wśród gęstej mgły, która na dużej przestrzeni utrudniała rozróżnienie drogi.

Zwycięzca biegu, p. Tholstrup, mówi: „Poprostu nie pojmuję, jak którykolwiek samochód mógł wytrzymać te wszystkie tarapaty, jakie przechodził mój Ford w tym biegu. Godzinami jeździłem przez najgorsze drogi, pełne dziur i wybojów i wiele razy musiałem zbaczać zpowodu napraw dróg: kilka razy jechałem przez zaimprowizowane drogi i ścieżki leśne, a nawet biedz musiałem przez pola, aby ominąć przeszkody: tak np. w Belgji zatrzymała nas maszerująca kolumna wojska, musieliśmy więc zjechć na rozorne pole i nasypy kolejowe z rowami po obu stronach. Nie było innej rady, jak rwać naprzód i to z szybkością 80 km. na godzinę, a jednak mimo to nie mieliśmy najmniejszego kłopotu z wozem.

Kiedy zdecydowałem się wziąć udział w biegu paryskim, wielu odradzało mi to przedsięwzięcie, ponieważ nie jestem mechanikiem i nigdy w życiu udziału w zawodach nie brałem, ale ja się uparłem, a teraz, kiedy wszystko to mam poza sobą i mój wóz stoi wymyty, znów jestem gotów wyruszyć do Paryża na moim dzielnym, kochanym Fordzie".

Miejsce	Kierowca	Marka	Czas ogółem	Przeciętna szybkość:
1	Tholstrup	Ford	32 godz. 42 min.	70.2 km. na godz.
2	Verhein	„	32 „ 51 „	70.0 „ „
3	Książę René	Talbot	33 „ 16 „	69.0 „ „
4	„Mr. Fisk"	Durant	37 „ 25 „	61.5 „ „
5	Sorensen	Chervolet	38 „ 42 „	59.5 „ „

PRAKTYCZNE WSKAZÓWKI

Jak należy barwić skóry?

Umiejętność barwienia skór ma dla automobilisty bardzo ważne znaczenie, bo ma on do czynienia nie tylko ze skórą na obiciu samochodu, ale bardzo często nosi ubranie skórzane, które również wymaga perjodycznego barwienia w celu odpowiedniej konserwacji.

Wszelkie gatunki skór posiadają zależnie od swego pochodzenia, sposobu garbowania i wykończenia zupełnie odrębne własności.

Doświadczenie wykazało, że dla osiągnięcia dobrych rezultatów należy stosować różne metody farbowania, jakoteż barwniki rozmaitej konsystencji.

Z tego powodu firma Brauns dostarcza:

1) Barwniki do skór „Wilbra" (w trzydziestu kolorach).

2) Barwniki do skór „Wilbra-Special" (w dziesięciu kolorach).

3) Godinol, jako środek przygotowawczy do farbowania barwnikami „Wilbra-Special".

Sposób stosowania powyższych artykułów.

1. Braunsa barwniki „Wilbra" stosuje się:

a) do wyrobów skórzanych z grubej skóry o gładkiej powierzchni, jak kufry, teczki, torebki damskie, sztylpy, tornistry, pokrycia meblowe i t. p.

Przeznaczone do ufarbowania przedmioty należy oczyszcić przez wytarcie spirytusem, benzyną, lub terpentyną. Po wysuszeniu smaruje się takie przedmioty cienką warstwą „Wilbry", za pomocą miękkiego, płaskiego pendzelka, lub też za pomocą rozpylacza. Gdyby przedmiot, za pierwszym razem nie ufarbował się równomiernie, należy, po wyschnięciu wytrzeć go dobrze szczotką, lub miękką ściereczką.

b) Do obuwia:

Powierzchnia skóry na obuwiu, zwłaszcza przy jasnych modnych kolorach, przeważnie jest pokryta warstwą apretury, która zatyka pory i utrudnia wsiąkanie barwnika. Z tego powodu należy przed farbowaniem wycierać obuwie roztworem amonjaku dotąd, aż skóra wyda się przemoczoną, wysuszyć w ciągu 1 dnia i farbować jak wyżej 1—2 razy. Ciemnego obuwia nie należy farbować na jasne kolory.

Płócienne obuwie farbuje „Wilbra' również znakomicie. Płócienne pantofle zarówno stare jak nowe, należy oczyścić przez zmycie wodą, wysuszyć i farbować w podobny sposób.

2. Braunsa „Wilbra-Special" używa się:

a) do skór sztucznych i szpaltowanych, jak: siedzenia samochodowe, budki przy wózkach dziecinnych i do fibry wulkanizowanej. (Czyszczenie i farbowanie jak podano pod 1a).

b) do wyrobów z cienkiej porowatej i elastycznej skóry, jak: płaszcze i kurtki, czapki skórzane, fotele klubowe i t.p. (Czyszczenie uskuteczniać mydlaną wodą i zabejcować „Godinolem").

3. Braunsa „Godinol" do cienkich i elastycznych skór, należy używać tylko w połączeniu z „Wilbrą-Special".

Używane dłuższy czas przedmioty skórzane tracą często składniki nabyte przy garbowaniu, które nadają im miękkość i elastyczność, gdyż do zniszczenia tych substancji odżywczych przyczyniają się w pewnej mierze same środki używane do czyszczenia skór.

Po zastosowaniu Godinolu skóry stają się elastyczne i nie mają sztywnego wyglądu, co zwłaszcza przy kurtkach i płaszczach jest bardzo ważne.

*

Automobiliści powinni również zwrócić uwagę na to, że bezbarwny lakier „Wilbra" uszczelnia znakomicie budy samochodowe.

Auto Renesans, a zupełny przełom w przemyśle automobilowym

Fabryka „Panhard et Levassor" należy do jednej z najstarszych wytwórni samochdów na kontynencie europejskim. Bogate doświadczenia konstrukcyjne, zdobyte w długoletniej praktyce automobilowej pozwoliły firmie wyposażyć ostatnie modele swoich wozów osobowych i ciężarowych w cały szereg udoskonaleń, które wyróżniają samochody tej wytwórni specjalnie z pośród innych marek.

Niektóre z tych cech poniżej wyłuszczamy:

1) Wszystkie sworznie samochodu „Panhard et Levassor" są montowane na gumie, wobec czego unika się potrzeby smarowania.

2) Silniki typu szybrowego (bezwentylowe) znane są z oszczędności w eksploatacji i zredukowanego spotrzebowania paliwa, co czyni je najbardziej odpowiedniemi do szybkich transportów, posiadają one najlepsze techniczne zalety i t. p. Silnik bezwentylowy specjalnie nadaje się do paliwa gazowego, gdyż dopływ gazu jest ułatwiony, a posiadając idealną komorę wybuchową odznacza się nadzwyczajną wydajnością.

3) Świece silnika są kryte specjalnemi kapturkami z ebonitu, dzięki czemu ani woda, ani też kurz nie przedostaje się do połączeń prądu.

4) Sprzęgło należy do typu jednodyskowego, pracującego w oliwie.

5) Skrzynka przekładniowa posiada cztery biegi i tworzy jeden blok z motorem. pracuje bez szmerów przy zmianie biegów, dając wrażenie stałej jazdy na bezpośredniej przekładni, nawet przy włączaniu biegu trzeciego. Cisza pracy skrzynki przekładniowej, jaką Panhard urzeczywistnił przy 3-im i 4-ym biegu, nie jest bynajmniej rezultatem trudnego sprostowania kół — jest to rozwiązanie zasadnicze, oraz zupełnie odmienny układ biegu 3-go. Panahrd według tradycji swojej, dzięki swoim wynalazkom, a w ślad za nim, po surowej krytyce tych wynalazków kroczą bez wahania i inni.

6) Transmisja do tylnego mostu uskuteczniona jest zapomocą kardanu. Wał jest zamknięty w rurze, przeznaczonej jednocześnie do zrównoważania reakcji mostu tylnego.

7) Tylna część ramy jest rozszerzona i obniżona, co daje lepszą podstawę i większą wygodę, podłoga zaś znajduje się bardzo nisko, do poziomu ziemi.

8) Tak ręczny jak i nożny hamulec działają na wszystkie cztery koła. Wewnątrz bębna działają segmenty hamulców o dużej średnicy. W ten sposób części składowe są zabezpieczone od błota i deszczu. Prowadzenie hamulców dopuszcza bardzo intensywny nacisk na ścianki bębna.

9) Dzięki zastosowaniu stali najwyższego gatunku, waga podwozia zredukowana została do minimum, przez co otrzymuje się większy stosunek wagi użytecznej, a co zatem idzie zmniejsza się koszt tonny kilometrowej.

10) Firma „Panhard et Levassor" posiada również kompletną serję wozów poruszanych gazem węglowym, firma ta była bowiem jedną z pierwszych, która zrozumiała całe znaczenie tego rodzaju paliwa, dającego znaczną oszczędność. Próby dokonywane w przeciągu szeregu lat dowiodły firmie, że dla osiągnięcia zadawalającego funkcjonowania tych silników należy stworzyć całokształt motoru gazogeneratorowego tej samej mocy jaką posiada odpowiednia grupa motorów benzynowych.

W tym celu Panahrd z jednej strony buduje gazogenerator o spalaniu odwróconem bez injekcji wody przy suchej dystylacji, prawdziwy prototyp nowoczesnego przenośnego gazogeneratora, — z drugiej zaś strony zwyczajną modyfikację swych motorów benzynowych przystosowanych do normalnego funkcjonowania na gaz.

Gazogeneratory Panharda zostały zresztą już wypróbowane. Typ dwutonowy zajął pierwsze miejsce na Konkursie Francusko-Belgijskim w r. 1925, nabywcy zaś korzystają we Francji z premji wysokości 13.000 fr. wyznaczonych przez rząd francuski jako rezultat Konkursu Wojskowego.

Podczas tej ostatniej próby Panhard pierwszego zaraz dnia kazał zaplombować kraniki swych rezerwoarów benzynowych i zdołał dwoma swemi wozami przejechać całą przestrzeń, nie używając ani jednej kropli benzyny, czyli, że okazał więcej surowości względem samego siebie, niż to przewidywał oficjalny regulamin.

Wozy te licznie rozsprzedane, dały klijentom w rzeczywistości wszystko, czego od nich się spodziewano, wykonywując najtrudniejszą służbę. Musimy to jaknajwięcej podkreślić, okres studjowania i prób faktycznie skończony oddawna, praktyka zaś wykazuje teraz jaknajdokładniej, że Panhard miał rację i że raz jeszcze wprowadził do życia myśl nową, znaczenie której nie potrzebuje dowodzeń.

11) Oszczędność na koszcie paliwa (węgiel zamiast benzyny).

12) Bardzo oszczędne zużycie oliwy.

13) Reperacje są zredukowane do minimum, poza tem zaś bardzo ułatwione biorąc pod uwagę nadzwyczaj nieskomplikowaną konstrukcję

14) Nasz „Blok-Motor" nie dopuszcza unieruchomienia taboru podczas perjodycznych rewizyj. Wystarcza jeden „Blok-Motor" zapasowy w każdem większem przedsiębiorstwie, który z wielką łatwością w przeciągu kilku zaledwie godzin zamienia bloki, podlegające rewizji.

15) Nasze opony ochraniają cały mechanizm przed bardzo szkodliwemi wstrząsami.

16) Zaznaczyć należy, że nasze wozy nigdy się nie grzeją.

17) Wysoka szybkość średnia.

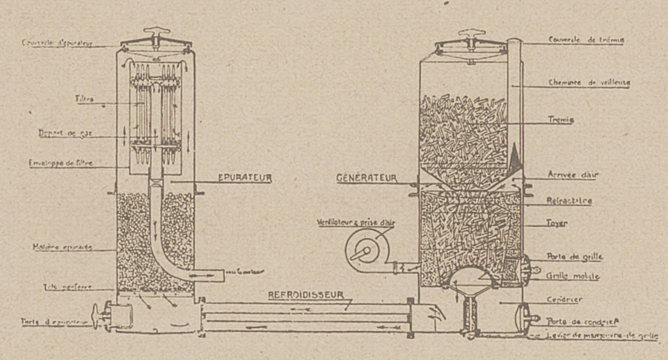
18) Podwójne karburatory.

19) Nowy system oliwienia, który nie dopuszcza nadmiernego zużycia.

20) Ciągła gotowość, elestyczność, udoskonalona kierownica — oto są klasyczne zalety wozów marki „Panhard i Levassor".

Następujące cyfry dadzą pojęcie o oszczędności jaką osiągnąć można dzięki naszym ciężarówkom z gazogeneratorami.

Wóz Panharda 4.5 t. wagi zużywa na 100 klm. około 30 l. benzyny lub 42 kg. węgla drzewnego.



Schemat gazogeneratora „Panhard i Levassor".

Biorąc pod uwagę przejazd 30.000 klm. rocznie otrzymujemy ceny paliwa w ciągu roku:
9.000 zł. przy benzynie,
1.140 zł. przy węglu drzewnym czyli licząc jeszcze na rozlanie benzyny oszczędność wynosi prawie 8.000.

Gazogeneratory Panharda

Gazogenerator składa się z czterech nstępujących części składowych: Generator, Chłodnica, Filtr, aparat do przygotowania mieszanki.

Generator, chłodnica i filtr tworzą jeden blok zmontowany na pod podwoziu, przymocowanym do wozu w 3-ch punktach: unika się dzięki temu rozluźnienia wiązań a tem samem szkodliwego przedostawania się powietrza.

Gazogenerator znajduje się po lewej stronie, fitr zaś tworzy równowagę po stronie prawej.

Generator

Generator składa się z miski cynkowej, mieszczącej się w ochronie odpornej na ciepło, w górnej części znajduje się rezerwoar materjału opałowego. Węgiel dostaje się do paleniska przez deflektor kończący się w palenisku i tworzący stożek, naokoło którego rozchodzi się powietrze. Powietrze przedostaje się przez otwór wentylatora, przechodzi między dwiema ściankami generatora, dzięki czemu unika się niebezpieczeństwa, jakie mogłoby przedstawić sąsiedztwo generatora o zbyt wysokiej temperaturze. Wytworzony w generatorze gaz przechodzi następnie do chłodnicy.

Chłodnica

Chłodnica składa się z podwójnego szeregu rurek, umieszczonych pod podwoziem i łączy generator z filtrem.

Filtr.

Filtr działa tylko na sucho. Gazy przepływają w nim z dołu do góry poprzez kawałki koksu, znajdujące się na ruszcie. W górnej części gaz napotyka na filtr, zatrzymujący wszelki kurz, następnie kieruje się do mieszadła.

Mieszadło.

Aparat składa się z kranika trzydrogowego, zmontowanego przy motorze i komunikującego się, albo z karburatorem, albo też z całokształtem rurek o dwóch gałęziach, z których jedna otrzymuje gaz, druga zaś powierze. Powietrze daje się regulować za pomocą manetki umieszczonej przed siedzeniem kierownicy i wpływa na objętość zbiornika. Motylkowy zawór poruszany pedałem akceleratora, działa na dopływ mieszanki. Działanie to jest identyczne z akceleratorem wozu benzynowego

Prowadzenie wozu z generatorem.

Prowadzenie tego wozu nie przedstawia żadnych trudności specjalnych. Generator zapala się w kilka minut. W tym celu należy trochę wiórów położyć na ruszcie, naładować węgiel, zapalić wióry i poczekać chwilę by proces zapalania uskuteczni! się prosto przez kominek. Gdy wióry się rozpaliły, ogień wzmacnia się zapomocą wentylatora. W tym momencie zapuszczamy silnik na benzynę. Kiedy gaz okaże się już do użytku (t. j. może się zapalić o zawartość popielnika), wtedy silnikowi dajemy przyspieszenie i szybko przechodzimy z benzyny na gaz. W drodze należy od czasu do czasu poruszać manetką do powietrza by otrzymć lepszą moc silnika.

Szofer nie potrzebuje zajmować się awansem zapalania, gdyż jest on automatyczny.

Przy normalnej pracy, zapalanie gazogeneratora nie potrzebuje być uskuteczniane codzień. Gazogenerator pozostaje na małym ogniu przez noc, rano zaś by prędko wyjechać, wystarczy potrząsnąć rusztem i uruchomić wentylator na kilka sekund.

Obsługa Gazogeneratora.

Rankiem należy oczyścić generator z popiołu, co wymaga około 15 min. czasu. Wieczorem nie przewiduje się żadnych zabiegów.

Czyszczenie filtra jednego i drugiego jest podobne: można go uskuteczniać częściej lub rzadziej w zależności od gatunku węgla, jednakże przynajmniej raz na 1000 klm. W tym celu wystarcza wyciągnąć drugi filtr, przewrócić go, dzięki czemu kurz zawarty w powłoce zostanie usunięty.

W generatorze mieści się około 32 klg. węgla, co wystarcza na 90 klm. Waga gazogeneratora wynosi około 400 klg.

W generatorze wytwarza się temperatura 700 stopni C. która po przejściu przez chłodnicę opada w filtrze do 100 st. C.

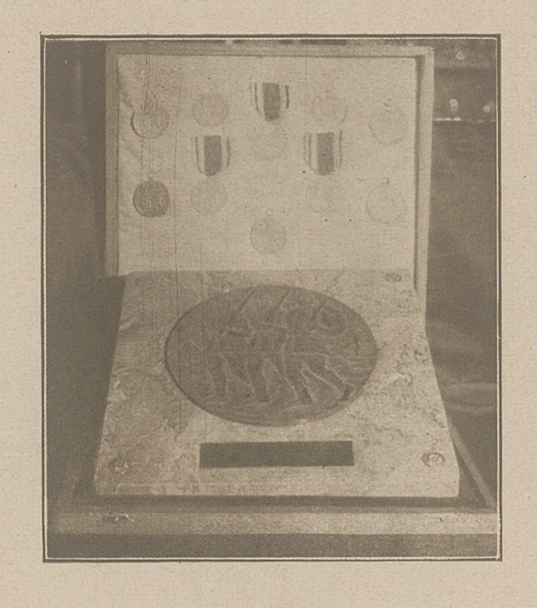
Przy benzynie zanieczyszczenie motoru=9 mlg. osadu na 1 mtr. sześć., przy węglu poniżej jednego miligrama na 1 metr sześcienny.

Dziś zaznaczyć można, że samochody te zupełnie wyrugują z rynku naszego wszystkie inne marki, gdyż mogą bez uszczerbku i bolesnego wyłomu w naszej gospodarce przyczynić się znacznie do rozwoju przemysłu i z łatwością mogą okazać usługi naszej wojskowości.

Zastosowanie szersze samochodów „Panhard i Levassor" (Auto Renesans) inż. W. Ładyńskiego w Warszawie, zaoszczędziłoby setki miljonów złotych, jednocześnie przyczyniłoby się takie stosowanie oszczędności do rozwoju naszego życia gospodarczego i podniesienia naszej waluty w drodze uzyskania potrzebnych zapasów benzyny. Pokazy tych oryginalnych samochodów „Panhard i Levassor" Renesans Ładyński tłumnie zwiedzane są przez szerokie warstwy społeczeństwa i zaczynają cieszyć się niebywałem powodzeniem, nic też dziwnego, że musiało wywołać w wojskowości racjonalne zainteresowanie.

WYTWÓRNIA NAGRÓD SPORTOWYCH

Medale automobilowe i duże płaskorzeźby na marmurze, zaprojektowane przez znanych artystów rzeźbiarzy oraz puhary srebrne, rzeźby, dyplomy, kryształy, wreszcie plakiety w ozdobnych futerałach składają się na całość produkcji jedynej tego rodzaju wytwórni w kraju **A. NAGALSKIEGO w WARSZAWIE**, która pomimo





swej wszechstronnej wytwórczości wyróżnia się jednocześnie wysokim poziomem artystycznym wytwarzanych nagród sportowych. Magazyn fabryczny A. Nagalskiego mieści się w Warszawie przy ul. Bielańskiej 16.

• • CHEVROLET • • PONTIAC • • OLDSMOBILE • • OAKLAND • • BUICK • • LA SALLE • • CADILLAC • • CHRYSLER • •

VOISIN • TALBOT

OBSŁUGA ELIS ŻYCZLIWA i RZETELNA

ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

Jeneralne przedstawicielstwa i autoryzowana obsługa

DELCO-REMY

LICZNIKI I POMPKI BENZYNOWE AC., AMORTYZATORY — LOVEJOY I AKUMULATORY WILLARD.

WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TELEFON 301-48.

STUDEBAKER

• • ERSKINE • • AUBURN • • PACKARD • • STUTZ • • PIERCE-ARROW • • FIAT • • RENAULT • • CITROEN • • MINERVA • •



NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCELIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31

Telefon 409-15

„ŁOWIEC POLSKI"

Jedyne w Polsce pismo tygodniowe dla myśliwych, organ Centralnego Związku Polskich Stowarzyszeń Łowieckich, jest niezbędnym przewodnikiem dla każdego myśliwego.

Jako pismo społeczne, nieobliczone na zyski prywatne, „ŁOWIEC POLSKI" stanowi niejako własność samych czytelników. Im ich jest więcej, tem ono może być lepsze i tańsze, oraz obfitsze w ilustracje.

Wydajemy też często numery ozdobne, znacznie powiększone, nie biorąc dodatkowej opłaty od prenumeratorów.

Cena jest względnie niska. Wynosi bowiem
28.— zł. rocznie, 15.— półrocznie,
8.— kwartalnie, 3.— miesięcznie.
Numer pojedyńczy 1 zł.

ADRES REDAKCJI:
WARSZAWA, TEL. 7-98. NOWY ŚWIAT 35.
KONTO P. K. O. 80-82.



Wytwórnia Akcesorji Samochodowych

Z. B. SCHIFFERS i S-ka.

Warszawa, Szeroka 14, Brukowa 13. Telefony: 428-20 i 237-99.

Plafony, popielniczki, wazoniki, nesesery, lampy tylne „STOP".
Aparaty do szyb, okucia i t. p. w wielu rodzajach i wielkościach.

UWAGA! Przyjmujemy zamówienia na wykonanie przedmiotów według nadesłanych nam wzorów lub rysunków.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET" SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA 33 — WARSZAWA — TEL. 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty

S. E. V.

Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

syst. **„TUDOR"**

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych

FORD MOTOR COMPANY
i CHEVROLET

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

NIEZRÓWNANE POLSKIE

PIANINA

najnowszej konstrukcji
pierwszorzędnej fabryki

J. KERNTOPF I SYN

odznaczonej najwyższemi nagrodami

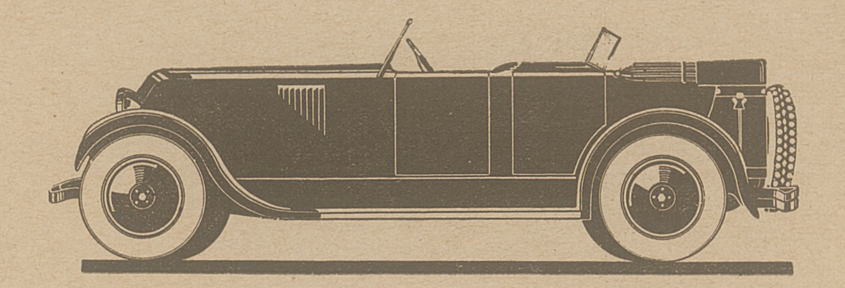
Z DŁUGOLETNIĄ GWARANCJĄ

na 18 rat

miesięcznych przy wpłacie
$^1/_8$ należności

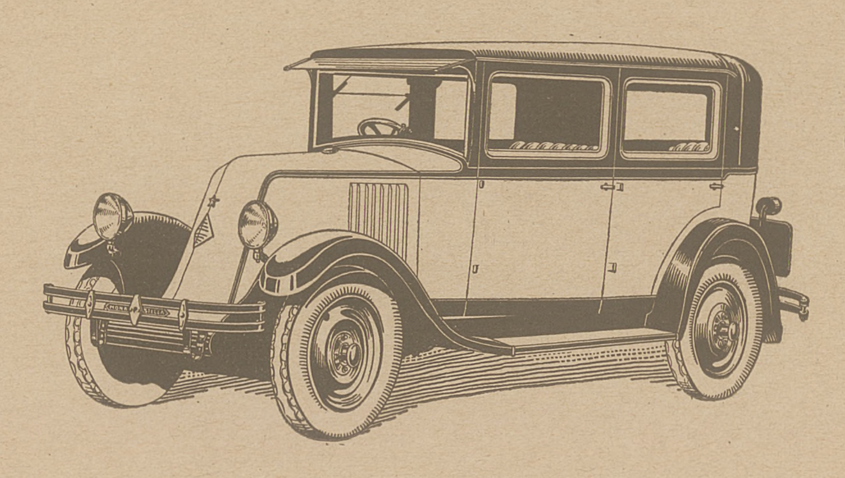
SPRZEDAJĄ
SKŁADY FABRYCZNE

Warszawa, Szpitalna 9, telefon 49-12
Częstochowa, ul. Panny Marji 39
Włocławek, Plac Wolności 6



RENAULT

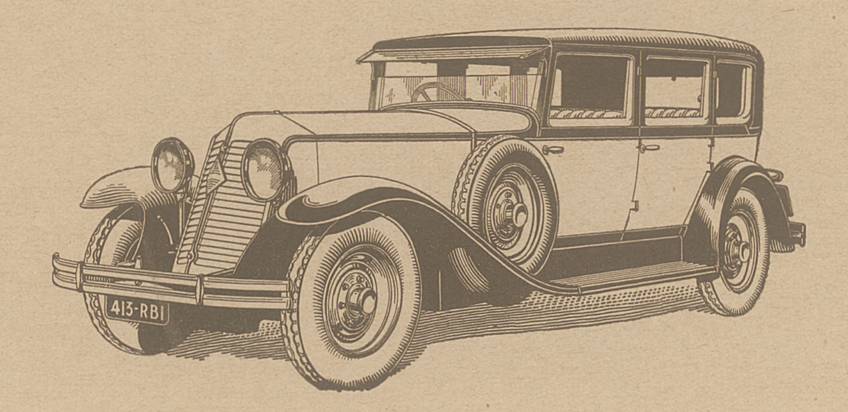
TORPEDO 6 C. V.
Cena zł. 9.750



RENAULT

MONASIX
6 cyl. kareta
Cena zł. 13.300

MONASTELLA
6 cyl. kareta luks.
Cena zł. 14.250



RENAULT

REINASTELLA
8 cyl. limuzyna Luxe
Cena zł. 80.000

ZASTĘPCY:

Tow. Techn.-Handl.
ESPER

Warszawa, Marszałkowska Nr. 153, tel. 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, ul. Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98
Łódź, H. Buczyński, Piotrkowska 112, tel. 78-78





ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR" S. A.

WARSZAWA, UL. ZŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET"—WARSZAWA, UL HOŻA 33. TELEFON 19-31

„FOTOGRAF POLSKI"

ARTYSTYCZNIE ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK FOTOGRAFICZNY

ORGAN POLSKIEGO T-WA MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI, STOW. FOTOGRAFÓW ZAWODOWYCH W WARSZAWIE, LWOWSKIEGO TOWARZYSTWA FOTOGRAFICZNEGO, STOWARZYSZENIA FOTOGRAFÓW WIELKOPOLSKICH I KLUBU MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI W ŁODZI

POD REDAKCJĄ **ST. SCHÖNFELDA**

Pismo ilustrowane, poświęcone szerzeniu sztuki fotograficznej w Polsce i podnoszeniu jej artystycznego poziomu, przeznaczone przedewszystkiem dla fotografów amatorów. Przynosi zarówno wiadomości początkowe o technice, optyce, posiłkowaniu się sprzętem fotograficznym, jak również rozważania dla wytrawnych amatorów, przegląd prasy krajowej i zagranicznej, przepisy i t. p. Każdy numer zawiera artystyczne reprodukcje prac najwybitniejszych fotografów krajowych i zagranicznych.

Numery okazowe na żądanie bezpłatnie

WARUNKI PRZEDPŁATY:

Kwartalnie z odnoszeniem lub przesyłką zł. 4.—
Półrocznie " " " zł. 8.—
Rocznie " " " zł. 15—
Zagranicą kwartalnie **zł. 5.—**; półrocznie **zł. 10.—**; rocznie **zł. 20.—**

Adres Administracji: **Warszawa, ul. Czackiego 3/5.**

Konto P.K.O. № 48-32. Tel. 56-34.

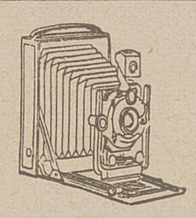
SKŁAD METALI CH. GRUN i S-WIE

WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-34

Poleca specjalnie dla samochodów:

BLACHĘ aluminiową ryflowaną, LISTWY.
PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne,
RURY miedziane, CYNĘ angielską, OŁÓW
i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.



ERNEST NEUMANN, Sp. z o. o.

WARSZAWA TEL. 54-96 MAZOWIECKA 6.

KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ

Aparaty od Zł. 31. Cenniki i objaśnienia na żądanie.
Wywoływanie i kopjowanie klisz

Solidność i fachowość, które stworzyły dobre imię naszej firmy, egzystującej już od ćwierć wieku, dają rękojmię dobrego kupna.

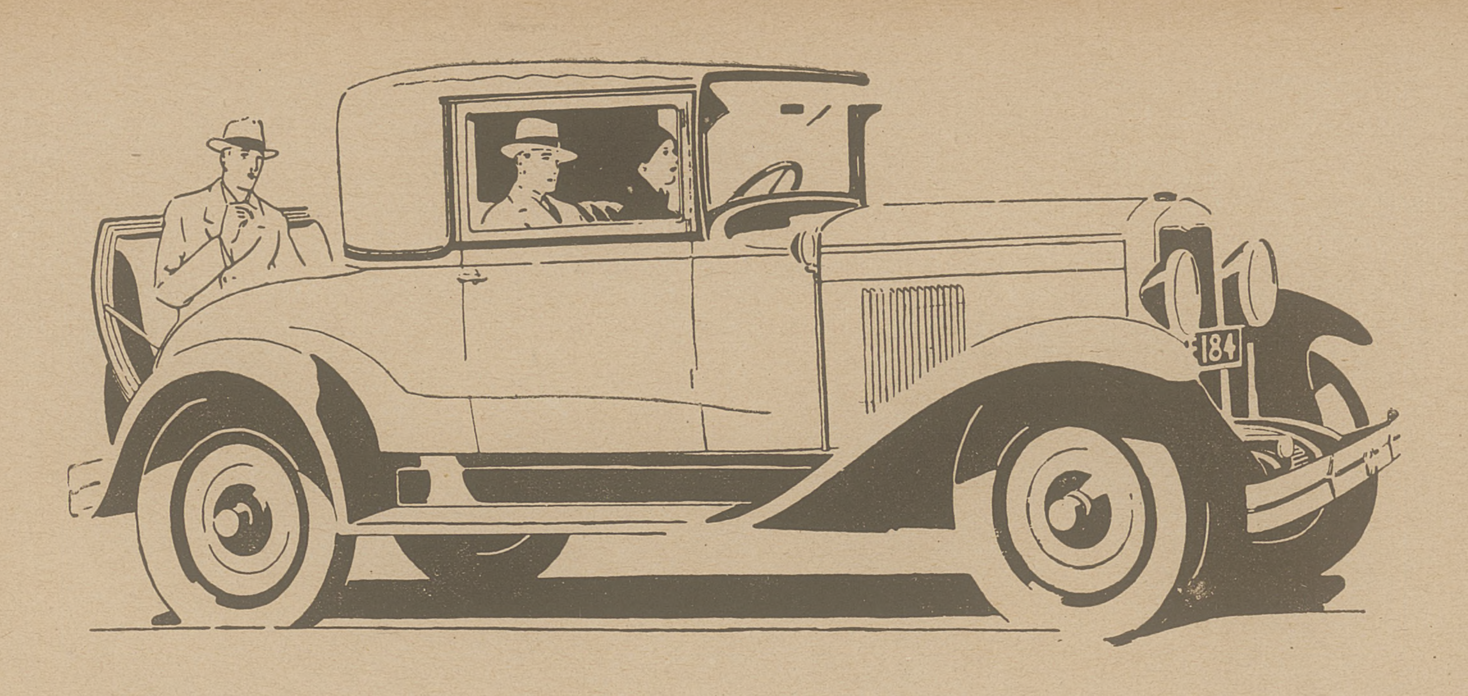
HOTEL FOR AUTOCARS

GARAŻE I WARSZTATY KONSERWACYJNE

„SAWAKO"

WARSZAWA UL. POLNA 48

CZYTAJCIE
AUTO i SPORT



Wytworny wygląd, najbardziej współczesne ulepszenia techniczne przykuwają uwagę każdego

6 - cio cylindrowy Chevrolet — ostatnie słowo techniki

Siła, szybkość, łatwość kierowania, komfort oraz wytworny wygląd, oto charakterystyczne chechy, któremi wyróżnia się 6-cio cylindrowy Chevrolet od innych samochodów swej klasy. Dzięki silnikowy, którego moc powiększono o 32,6% oraz szeregowi technicznych inowacji, jak specjalna pompka do akceleracji, pompka do benzyny, nowy system wentylacji i oliwienia oraz ogólnemu wzmocnieniu innych części mechanizmu i podwozia, samochód ten zdobył od pierwszej chwili olbrzymią popularność i zwiększającą się w Polsce z każdym dniem. Koszty utrzymania jego są niezmiernie umiarkowane, zaś stacje obsługi General Motors, rozrzucone po całym kraju zapewniają w każdej chwili fachową opiekę oraz kontrolę należytej wydajności samochodu. Wobec niebywale niskiej ceny i ułatwionych warunków płatności, o których poinformuje najbliższe zastępstwo samochodów Chevrolet, nabycie tego znakomitego wozu dostępne jest dla najszerszego ogółu.

CHEVROLET

Wyrób General Motors

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

Upoważnione Zastępstwa nacałem terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY
MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY
ŚLĄSKI KLUB AUTOMOBILOWY

Oficjalne wyniki „WYŚCIGU NA KRZYŻÓWCE"

urządzonego przez Krakowski, Małopolski i Śląski Klub Automobilowy

DNIA 2 CZERWCA 1929 R.

A. Kategorja wyścigowa:

ZAWODNIK:	Członek Klubu:	na wozie:	czas:	przeciętna:
1. Jan Ripper	K. K. A.	Bugatti 1489	2.25.79	74.0766
2. Inż. Henryk Liefeldt	A. P.	Austro Daimler 3400	2.36.83	68.8645
3. Stanisław Szwarcstein	K. K. A.	Bugatti 2300	2.42.60	66.4206
4. Wojciech Kołaczkowski	K. K. A.	Zbrojovka 1100	3.05.40	58.250
5. Marja hr. Tarnowska	K. K. A.	Fiat 509-990	3.25.60	52.5291

B. Kategorja sportowa:

1. Inż. Władysław Bogucki . . .	M. K. A.	Bugatti 1489	3.13.81	55.7247
2. Lenert (kier. Januszkowski) . .	K. K. A	Alfa Romeo 1500	3.14.64	55.4871
3. W. Ripper (kier. Wanicki). . .	K. K. A.	Lancia 2600	3.22.56	53.3136
4 Wojciech Kołaczkowski	K. K. A.	Zbrojovka 1100	3.42.37	48.5666
5. Adam Dygat	K. K. A.	Tatra 1100	4.15.91	42.2023

Komisarze Sportowi (Jury) w składzie:

Delegat A. P. p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P., Delegat Ł. K. A. Inż. Karol Kauczyński, Delegaci M. K. A. p. Tomisław Jędrzejowicz, Prof. Władysław Rubczyński i p. Franciszek Hulimka, Delegaci K. K. A p. Dr. Hładij, p. P. hr. Rostworowski, p. W. Ripper, p. Dr. Macudziński, przyznali nagrody:

I-szą ofiarowaną przez Komisję Zdrojową Krynicy (bronzowa urna) dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas dnia

p. Janowi Ripperowi K. K. A. na samochodzie Bugatti.

II-gą ofiarowaną przez Krakowski, Małopolski i Śląski Klub Automobilowy (zegarek na biurko) dla zawodnika, który osiągnie drugi czas dnia

p. Henrykowi Liefeldtowi A. P. na samochodzie marki Austro Daimler.

III-cią ofiarowaną przez Komisje Sportowe Krakowskiego, Małopolskiego i Śląskiego Klubu Automobilowego (figura bronzowa) dla zawodnika, który osiągnie trzeci czas dnia

p. Stanisławowi Szwarcsteinowi na samochodzie marki Bugatti.

IV-tą ofiarowaną przez Zarząd pensjonatu „Lwigród“ (złoty zegarek na rękę) dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas w kategorji wyścigowej

p. Janowi Ripperowi K. K. A. na samochodzie marki Bugatti.

V-tą ofiarowaną przez Komisje Sportowe Krakowskiego, Małopolskiego i Śląskiego Klubu Automobilowego (srebrna papierośnica) dla zawodnika, który osiągnie najlepszy czas w kategorji sportowej

p. Inż. Władysławowi Boguckiemu M. K. A na samochodzie Bugatti.

VI-tą ofiarowaną przez Krakowski, Małopolski i Śląski Klub Automobilowy dla zawodniczki, która osiągnie najlepszy czas dnia

p. Marji hr. Tarnowskiej K. K. A. na samochodzie marki Fiat.

VII-mą ofiarowaną przez Piotra hr. Rostworowskiego (zapalniczka złota) dla kierowcy, który na samochodzie o litrażu 1500 ccm osiągnie najlepszy czas

p. Janowi Ripperowi na samochodzie marki Bugatti.

VIII-mą ofiarowaną przez Vacuum Oil Company w Czechowicach (garnitur na biurko) dla zawodnika, który w kategorji wozów wyścigowych, względnie sportowych najsilniej obsadzonej osiągnie najlepszy czas

p. Wojciechowi Kołaczkowskiemu na samochodzie marki Zbrojovka.

IX-tą ofiarowaną przez Restaurację Zdrojową w Krynicy (kryształ) dla zawodnika, który w kategorji sportowej osiągnie drugi czas dnia

p. Fr. Lenartowi (kierow. p. Januszkowski) na samochodzie Alfa Romeo.

X-tą ofiarowaną przez p. Jana Rippera (kryształ) dla kierowcy, który osiągnie w kategorji sportowej 2-3 litrów najlepszy czas dnia

p. Stefanowi Wanickiemu na samochodzie Lancia.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

Regulamin
Zjazdu Gwiaździstego do Poznania w dniu 27 lipca 1929 r.

Nazwa i data.

§ 1. Automobilklub Wielkopolski w porozumieniu z Automobilklubem Polski i Klubami afiljowanemi urządza w dniu 27 lipca 1929 konkurs turystyczny krajowy, zamknięty pod nazwą „Zjazd Gwiaździsty do Poznania“.

Niniejszy regulamin jest zgodny z przepisami Ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A.).

Dopuszczone pojazdy.

§ 2. W Zjeździe Gwiaździstym mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom, stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody winny posiadać kompletną karoserję krytą lub otwartą. Urządzenia prowizoryczne nie są dozwolone i powodują utratę prawa ubiegania się o nagrody.

Zawodnicy i kierowcy.

§ 3. Samochód musi być zgłoszony (zawodnik) przez członka jednego z polskich klubów afiljowanych lub osobę wprowadzoną przez 2 członków rzeczywistych, jednego z klubów afiljowanych z A. P. może być natomiast prowadzony (kierowca) przez szofera lub osobę trzecią. Zawodnik musi jednakże odbyć całą podróż w samochodzie.

Licencyj żadnych nie wymaga się, natomiast musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

Zgłoszenia — wpisowe — termin zgłoszeń.

§ 4. Zgłoszenia, dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń, należy skierować do Automobilklubu Wielkopolski, Poznań, ul. Kantaka 1. Wpisowe wynosi 35.— złotych i musi być wniesione równocześnie z zgłoszeniem do Automobilklubu Wielkopolski. (Konto czekowe w P. K. O. Poznań, nr. 207.672).

Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby Automobilklub Wielkopolski konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

Termin zgłoszeń upływa dnia 20 lipca 1929 r. o godzinie 18-tej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie późniejsze zgłoszenia za podwójną opłatą wpisowego do dnia 24 lipca 1929 r. godziny 18-tej, kiedy to listę zgłoszeń zamyka się definitywnie.

(Automobilklub Wielkopolski zwraca uwagę na to, że nie może zapewnić pomieszczenia tym uczestnikom, którzy nie zgłoszą udziału w pierwszym terminie — 20. 7. 29).

Marszruta.

§ 5. Każdy z uczestników obrawszy sobie dowolną marszrutę niemniej jak 300 km, musi podać przy zgłoszeniu punkt, z którego zamierza odbyć swoją podróż. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, w której znajduje się władza lub urząd do poświadczenia startu (zestawienie takich urzędów patrz niżej). Najbliższa droga z danego punktu do Poznania (obliczona według mapy A. I. A.), będzie stanowiła o ilości kilometrów, zaliczonej danemu uczestnikowi.

W wypadku gdy uczestnik pragnie obrać dłuższą marszrutę, może to dowolnie uczynić, przyczem droga obrana musi wieść przez drogi uwzględnione w mapie A. I. A. Dystanse między pojedyńczemi punktami kontrolnemi będą liczone według kilometrażu podanego na tej mapie. Aby mu ten wyczyn w kilometrach słusznie zaliczono, obowiązany jest mieć w książce drogowej wizy przejazdowe punktów kontrolnych. Dystanse między pojedyńczemi punktami kontrolnemi będą liczone podług najkrótszych dystansów. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W wyjątkowych wypadkach na odbycie powtórnie tej samej drogi potrzebne jest zezwolenie Władz Zjazdu.

Wizy przejazdowe mogą udzielić:

1. Władze klubowe.
2. Komisarjaty policyjne.
3. Urzędy pocztowe.
4. Urzędy kolejowe.
5. Urzędy celne.

Start.

§ 6. Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 27 lipca, nie wcześniej jednak jak o godznie 0,01 minut w ten sposób, aby przyjazd do Poznania odbył się między godz. od 16-tej do 18-ej do parku w Poznaniu. Czasem obowiązującym jest czas podany przez radjo-stację w Warszawie.

Kontrola.

§ 7. Formalności połączone z wyjazdem muszą być załatwione przez Klub, z którego rejonu uczestnik rozpoczyna podróż. Wobec tego współzawodnicy muszą uprzednio powiadomić sekretarza tego klubu o godzinie wyjazdu i podporządkować się wszelkim decyzjom danego klubu. Klub jest w mocy wystartować współzawodników z innych miejscowości, niż siedziba klubu, a to przez swojego oficjalnego delegata lub też inne osoby, upoważnione do tej czynności przez Klub startujący.

Karty kontrolne.

§ 8. Automobilklub Wielkopolski wyśle za pośrednictwem klubów uczestnikowi listem poleconym kartę kontrolną, zawierającą oprócz dat koniecznych rubryki dla adnotacji puktów kontrolnych, startu i przejazdu. Karta kontrolna jest poza papierami legitymacyjnemi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne i uwagi muszą być w niej notowane. Zagubienie karty kontrolnej powoduje automatycznie dyskwalifikację uczestnika.

Średnia szybkość.

§ 9. Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych kilometrów § 5, podzielonej przez czas od chwili wyjazdu do chwili przyjazdu.

Przepisy drogowe.

§ 10. Współzawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszelkich przepisów drogowych, obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy.

Napis.

§ 11. Przez cały czas trwania podróży pod karą dyskwalifikacji każdy samochód musi być zaopatrzony w dwa napisy czerwone na białem tle: „Zjazd Gwiaździsty do Poznania“ i numerem współzawodnika. Napisy, które musi sobie przygotować każdy uczestnik sam i z których jeden umieszcza się na przodzie samochodu, drugi w tyle (ponad numerami rejestracyjnemi) muszą być conajmniej o rozmiarach 44 × 15 cm.

Pasażerowie.

§ 12. Współzawodnik obowiązany jest podać klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej nazwiska pasażerów, zabowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pa-

sażerów nie może być większą niż ilość miejsc w samochodzie. Umieszczanie trzech osób na siedzeniu tylnem lub przedniem jest niedopuszczalne. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę.

Władze Zjazdu.

§ 13. Z ramienia Automobilklubu Wielkopolski prowadzi Zjazd Komandor i Wicekomandor jako jego zastępca. Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora i Delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym z Delegatów 6-ciu Klubów Afiljowanych t. j. Krakowskiego Klubu Automobilowego, Łódzkiego Automobil-Klubu, Małopolskiego Klubu Automobilowego, Śląskiego Klubu Automobilowego, Wileńskiego Klubu Automobilowego i Automobilklubu Wielkopolski. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów Afiljowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat A. W.

Klasyfikacja.

§ 14. Klasyfikacja będzie uskuteczniona na podstawie absolutnej ilości punktów, przy uwzględnieniu następujących współczynników:

1. współczynnik odległości — 0,05 za każdy przebyty kilometr,
2. współczynnik szybkości — za każdy kilometr średniej przeciętne, szybkości na godzinę, wyliczonej w myśl § 9 otrzymuje zawodnik 10 punktów. Szybkości przeciętne, większe niż 45 km. na godzinę nie będą uwzględniane.
3. Współczynnik obciążenia:

A.	Samochody	o pojemn.	cyl.	750	cm. k.	10 p.	za 1	osobę
B.	„	„	„	„ 1100	„	7	„ „	„
C.	„	„	„	„ 1500	„	6	„ „	„
D.	„	„	„	„ 2000	„	5	„ „	„
E.	„	„	„	„ 3000	„	4	„ „	„
F.	„	„	„	powyż. 3000	„	$3^1/_2$	„	„

która przejechała cały etap. Przy równej ilości punktów decyduje o lepszym wyniku mniejszy litraż, a o ile wtedy klasyfikacja byłaby równą, decyduje większa waga obciążenia. Spóźnienie przyjazdu do parku jest tylko dozwolonem do godz. 19-tej z tem, że współzawodnik otrzyma za każdą minutę do godz. 18,30 po 2 punkty, a od 18,30 do 19-tej po 4 punkty karne.

Każdy zawodnik obowiązany jest wjechać do parku oznaczonego przez A. W. i zgłosić swój przyjazd u obecnego tamże funkcjonarjusza Władz Zjazdu oraz porównać zegarki. Odbierający samochód obowiązany jest wpisać do karty kontrolnej czas przyjazdu, stwierdzić tożsamość kierowców i pasażerów. Samochód pozostaje w parku do dyspozycji Władz Zjazdu.

Dyskwalifikacja.

§ 15. Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu oraz ewentl. poddani sankcjom karnym, przewidzianym w Ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych,
b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcyj;
c) za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.);
d) za odbycie chociażby części drogi bez zgłoszonej przepisanej obsady.

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenia może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

Nagrody.

§ 16. Ustanawia się następujące nagrody:

1. Pierwszą nagrodę indywidualną przeznaczoną dla zawodnika, który uzyska w ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce.
2. Drugą nagrodę indywidualną przeznaczoną dla zawodnika uzyskującego drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji.
3. Trzecią nagrodę indywidualną przeznaczoną dla zawodnika, który uzyska w ogólnej klasyfikacji trzecie miejsce.
4. Nagrodę dla pań, przeznaczoną dla zawodniczki, zajmującej w ogólnej klasyfikacji najlepsze miejsce.
5. Nagrodę klubową Powszechnej Wystawy Krajowej, przeznaczoną dla klubu automobilowego, którego członkowie zdobędą najlepszy stosunek punktów, obliczony na podstawie regulaminu nagrody P. W. K.

Pozatem będą rozegrane niżej podane nagrody przechodnie:

6. Nagrodą Wędrowna Tow. Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta“ w Poznaniu, będąca w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego.
7. Nagroda Przechodnia Śląskiego Klubu Automobilowego, będąca w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego.
8. Nagroda Przechodnia Komisji Sprtowej Ł. A. K., będąca w posiadaniu Automobilklubu Polski.

Regulaminy nagród ad 5., 6., 7. i 8. podaje się osobno.

Samochody, które ukończą Zjazd, otrzymują bronzową plakietę pamiątkową.

W razie zgłoszenia dalszych nagród, regulaminy ich będą ogłoszone przed Zjazdem.

Reklama.

§ 17. Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu

Władz Zjazdu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. pkt. 126.

Protesty i zażalenia. Opłaty.

§ 18. Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu, zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremjum Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniem Ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A.

Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, należy kierować pisemnie do sekretarjatu A. W. Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 18 lipca 1929 do godziny 12-ej (§ 211 Ogóln. Reg. Sport. A. I. A.), Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania Zjazdu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia wciągu pół godziny po wjeździe do parku. W godzinę po ogłoszeniu wyniku Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiekbądź protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sport. A. W. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godz.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości zł. 100.—, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane. W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1. Z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych.
2. Z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.).
3. Z powodu zatrzymania przez organa policyjne.

Obowiązki uczestników

§ 19. Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcyj dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu, oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu i obowiązani są zaasekurować siebie wzgl. samochód od odpowiedzialności cywilnej. Automobilklub Wielkopolski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (n. p. materjały pędne, wyżywienie, kwatery i t. p.).

Uzupełnienie przepisów.

§ 20. Automobilklub Wielkopolski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu.

W razie niezapisania się przynajmniej dziesięciu samochodów, konkurs zostaje odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

STATUT

Nagrody Przechodniej na Zjazdy Gwiaździste Polskich Klubów Automobilowych, ufundowanej przez Komisję Sportową Ł. A. K.

§ 1. W celu zachęcenia jeźdźców amatorów do brania udziału w zbiorowych imprezach samochodowych, ofiaruje Komisja Sportowa Ł. A. K. nagrodę przechodnią na doroczne Zjazdy Gwiaździste Polskich Klubów Automobilowych, organizowane przez jeden z Klubów polskich i objętych kalendarzem sportowym, uchwalonym na Zjeździe Klubów.

Nagroda ta może być rozgrywana corocznie raz do roku.

§ 2. Nagrodę przechodnią otrzymuje ten Klub polski, którego członkowie osiągną stosownie do ogólnego regulaminu zjazdu najlepszy wynik według następującej formuły:

Suma zdobytych punktów, podzielona przez ilość klasyfikowanych samochodów, które się o tę nagrodę ubiegały, przy udziale przynajmniej 5-ciu wozów z jednego klubu.

§ 3. Klub, który zdobył nagrodę, otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu Gwiaździstego w następnym roku obowiązany jest oddać ją na wezwanie Komisji Sportowej Ł. A. K. do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub, będący w czasowem posiadaniu nagrody, jest za jej całość odpowiedzialnym przed Ł. A. K.

§ 4. Nagroda wędrowna pzechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5. Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszty wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Ł. A. K.

§ 6. Komisja Sportowa Ł. A. K. zastrzega sobie prawo każdorazowe zgody na regulaminy przyszłych Zjazdów Gwiaździstych. Równocześnie może ona według własnego uznania zmienić regulamin tej nagrody bez prawa sprzeciwu ze strony tymczasowych posiadaczy.

STATUT

Nagrody Wędrownej Śląskiego Klubu Automobilowego.

§ 1. Nagroda Wędrowna Śląskiego Klubu Automobilowego jest przeznaczona dla tego klubu samochodowego, którego członkowie rzeczywiście ubiegający się o tę nagrodę w myśl § 2 ukończą Zjazd z największą ilością punktów dodatnich razem wziąwszy.

§ 2. Samochody ubiegające się o nagrodę wędrowną Śl. K. A. muszą przebyć conajmniej 300 km. i muszą być w ciągu całego konkursu prowadzone przez najwyżej dwóch członków rzeczywistych jednego z polskich klubów automobilowych. Nazwiska kierowców muszą być podane w zgłoszeniu.

§ 3. Po trzykrotnem niekoniecznie kolejnem zdobyciu nagrody przechodzi ona na własność danego klubu.

§ 4. Przez czas rozgrywek pozostaje nagroda każdorazowo przez rok w klubie, który ją zdobył ostatnio.

§ 5. Na nagrodzie wyryte będą data oraz ilość punktów uzyskanych przez każdorazowego zwycięzcę.

§ 6. Regulamin nagrody wędrownej Śl. K. A. opracowała Komisja Sportowa Śl. K. A. i tylko ona jest uprawnioną do ewent. modyfikacji regulaminu.

STATUT.

Nagrody Wędrownej na coroczny Zjazd Gwiaździsty Klubów Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej, ufundowanej przez Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta“ w Poznaniu.

W celu rozwoju automobilizmu i zachęcenia do brania udziału w imprezach i stałego poprawiania osiągniętych wyników, ofiarował Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta“ w Poznaniu nagrodę wędrowną (duża waza kryształowa, oprawiona w srebro). Nagroda wędrowna rozgrywana będzie według osobnego statutu, którego postanowienia są następujące:

§ 1. Nagroda wędrowna będzie rozgrywana co rok podczas „Zjazdów Gwiaździstych“, urządzanych przez jeden z Klubów Samochodowych i objętych Kalendarzem Sportowym Automobilklubu Polski.

§ 2. Nagrodę Wędrowną przyznaje się klubowi samochodowemu, którego członkowie osiągną stosownie do regulaminu największą ilość punktów.

§ 3. Klub, który zdobył nagrodę, otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu w następnym roku zobowiązany jest oddać ją na zawezwanie Automobilklubu Wielkopolski do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub, będący w czasowem posiadaniu nagrody jest za jej całość odpowiedzialnym przed Automobilklubem Wielkopolski.

§ 4. Nagroda wędrowna przechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5. Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszty wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Automobilklub Wielkopolski.

§ 6. Statut jest oparty o regulamin Zjazdu Gwiaździstego 1927 roku do Katowic. W razie zmiany regulaminu Zjazdu Gwiaździstego w latach następnych, Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta“ w Poznaniu zastrzega sobie prawo zmiany niniejszego statutu.

§ 7. Statut niniejszy zatwierdza Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski.

STATUT

Nagrody Klubowej Powszechnej Wystawy Krajowej w r. 1929 w Poznaniu, rozgrywanej podczas Zjazdu Gwiaździstego Polskich Klubów Automobilowych do Poznania w dniu 27 lipca 1929.

§ 1. Nagroda Klubowa P. W. K. będzie rozgrywana jednorazowo podczas Zjazdu Gwiaździstego do Poznania wr. 1929.

§ 2. Nagrodę Klubową P. W. K. przyznaje się temu klubowi automobilowemu, który uzyska największy iloczyn, powstały z pomnożenia ilości samochodów z danego klubu, kończących Zjazd Gwiaździsty, przez współczynnik odległości, ustalony dla tego klubu w § 3.

§ 3. Ustala się następujące współczynniki odległości:

dla członków	1. Automobilklubu Polski .	300	km
„	2. Krakowskiego Klubu Automobilowego	415	„
„	3. Śląskiego Klubu Automobilowego	350,5	„
„	4. Małopolskiego Klubu Automobilowego	667	„
„	5. Łódzkiego Automobil-Klubu	300	„
„	6. Wileńskiego Klubu Automobilowego	757,5	„
„	7. Automobilklubu Wielkopolski	300	„

Za podstawę do ustalenia współczynnika odległości przyjęto faktyczną odległość siedziby klubu od Poznania, wyliczoną w szlakach drogowych, opracowanych przez Biuro Turystyczne A. P. i uzupełnioną według mapy automobilowej A. I. A. C. R.

Dla klubów, dla których odległość faktyczna nie dosięga cyfry najmniejszej dopuszczalnej długości trasy zjazdowej, przyjęto cyfrę 300 km.

§ 4. Nagrodę klubową P. W. K. przyznaje Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego. Decyzja ta jest ostateczną.

§ 5. Statut nagrody klubowej P. W. K. został ustalony przez Komisję Sportową Automobilklubu Wielkopolski w porozumieniu z Zarządem Powszechnej Wystawy Krajowej.

Regulamin samochodowego pościgu za balonem wolnym w dniu 28 lipca 1929 r.

§ 1. Nazwa i data.

Automobilklub Wielkopolski w porozumieniu z Automobilklubem Polski oraz wspólnie z Dowódcą Bataljonu Balonowego urządza w dniu 28 lipca 1929 r. konkurs turystyczny zamknięty, pod nazwą: „Samochodowy pościg za balonem wolnym".

Niniejszy regulamin jest zgodny z przepisami Ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.).

§ 2. Dopuszczone pojazdy.

W pościgu za balonem mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody winny posiadać kompletną karoserję krytą lub otwartą. Urządzenia prowizoryczne nie są dozwolone i powodują utratę prawa ubiegania się o nagrody.

§ 3. Zawodnicy.

Zgłoszenia przyjmuje się od członków Polskich Klubów Automobilowych (A. P. i kluby afiljowane). Samochód może być prowadzony przez osobę trzecią. Licencyj żadnych nie wymaga się, natomiast musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

§ 4. Zgłoszenia — wpisowe — termin zgłoszeń.

Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy skierować do Automobilklubu Wielkopolski, Poznań, ul. Kantaka 1. Wpisowe wynosi 20 złotych i musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem.

Zgłoszenia niedokładnie wypełnione oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego nie będą przyjmowane. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby Automobilklub Wielkopolski konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

Termin zgłoszeń upływa dnia 27 lipca 1929 r. o godz. 20-ej.

§ 5. Start balonu.

Balon wystartuje z terenu przed Gazownią Miejską przy moście św. Rocha w Poznaniu o godz. 16-ej. Komandor imprezy jest upoważniony do opóźnienia wzgl. przyśpieszenia startu balonu, o ile warunki atmosferyczne będą tego wymagały.

§ 6. Start samochodów.

Zgłoszone samochody muszą stanąć na miejscu startu o godz. 15-ej. Tutaj otrzymają zawodnicy karty startowe oraz informacje odnośnie czasu, warunków atmosferycznych, siły i kierunku wiatru, granic lądowania itp.

O godzinie 15.30 otwiera się start dla samochodów. Samochody startują dowolnie, jednak nie wcześniej, jak o godz. 15.30.

Ponieważ impreza jest imprezą ściśle turystyczną i w żadnym wypadku nie powina się zamienić w wyścig, przeto wyraźnie zwraca się uwagę uczestnikom na konieczność przestrzegania obowiązujących przepisów o ruchu samochodowym.

§ 7. Przepisy dla balonu.

Balon powinien lądować po osiągnięciu granicy w promieniu stu - kilometrowym od Poznania. Granica ta zmniejszona będzie w zależności od kierunku wiatru, odpowiednio do geograficznego położenia granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

Balon winien lądować po upływie dwóch godzin od chwili startu bez względu na to, czy granica 100 kilometrowa została osiągnięta czy nie.

Lądowanie balonu powinno nastąpić o ile możności w pobliżu drogi bitej. Balon nie powinien się wznosić ponad chmury lecz powinien podczas całego pościgu być widocznym.

§ 8. Zadania uczestników.

Do kosza balonu przymocowany będzie lisi ogon. Ten z uczestników, który po lądowaniu balonu zabierze ten ogon otrzyma I nagrodę.

Do balonu wolno podejść dopiero po definitywnem wylądowaniu. Moment ten zaznaczy pilot przez wystawienie czerwonej chorągiewki. Nie wolno dojeżdżać bliżej do balonu aniżeli na 200 metrów. Natychmiast po osiągnięciu tej granicy należy zgasić silnik. Przekroczenie tych przepisów powoduje utratę prawa do nagrody. W obrębie granicy 200-metrowej od balonu zabrania się surowo palenia tytoniu wzgl. zapalania otwartego światła.

Jeżeli na lądowanie balonu oczekuje kilku uczestników, rozstrzyga się losem, któremu z tych uczestników przyznać pierwszą nagrodę.

Przy schwytaniu balonu należy oddać kartkę startową pilotowi, który ją następnie oddaje komandorowi pościgu. Przy ewent. lądowaniu balonu na drzewach należy uznać za decydujący o zdobyciu pierwszego miejsca moment poruszenia drzewa, na którem balon wisi.

§ 9. Nagrody dodatkowe.

Pilot balonu zrzuci podczas lotu w równych odstępach czasu pięć proporczyków. Odnalezienie przez uczestnika proporczyka uprawnia do uzyskania nagrody dodatkowej. Proporczyki muszą być oddane razem z kartą startową pilotowi wzgl. komandorowi pościgu najpóźniej do godziny 20-ej.

§ 10. Plakiety.

Każdy formalnie zgłoszony i startujący uczestnik otrzymuje plakietę pamiątkową.

§ 11. Konieczność przestrzegania przepisów policyjnych.

Pościg za balonem jest imprezą ściśle turystyczną i nie powinien w żadnym wypadku zamienić się na wyścig. Wobec tego zwraca się uczestnikom specjalnie uwagę na konieczność bezwzględnego przestrzegania przepisów policyjnych odnośnie ruchu kołowego na drogach publicznych. (Szybkość maksymalna, przejazd przez miejscowości zabudowane, mijanie, wyprzedzanie i t. d.). Automobilklub Wielkopolski nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za ewent. szkody wyrządzone przez uczestników osobom trzecim, uczestnik zaś przez swój zapis wyraźnie stwierdza, że udział w imprezie odbywa się wyłącznie na jego ryzyko.

§ 12. Ewent. odwołanie imprezy.

A. W. zastrzega sobie prawo odwołania pościgu, o ile te go będą wymagały warunki atmosferyczne wzgl. o ile nie zgłosi swego uczestnictwa najmniej 15 samochodów.

§ 13. Interpretacje regulaminu.

Do interpretacji regulaminu powołana jest jedynie Komisja Sportowa A. W. względnie w dniu pościgu Jury składające się z delegatów klubów afiljowanych (po jednym delegacie z każdego klubu, delegata Aeroklubu Polski oraz komandora imprezy).

Komisja Sportowa A. W. zastrzega sobie prawo wydania przepisów uzupełniających niniejszy regulamin o ileby się ku temu okazała potrzeba.

Automobilklub Wielkopolski T. z.
w Poznaniu.

ŁÓDZKI AUTOMOBIL-KLUB

Protokół

posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Wyścigu Płaskiego, oraz Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w dniu 11 i 12 maja 1929 r. spisany w lokalu Łódzkiego Automobil-Klubu dn. 12 maja o godz. 19.30

Obecni: Przewodniczący p. Janusz Regulski, Prezes Kom. Sport. A. P.

Delegaci Klubów:

Automobilklub Polski	p. hr. Karol Raczyński
Krakowski Klub Automobilowy	p. Wilhelm Ripper
Małopolski Klub Automobilowy	p. Alfred Sommerstein
Śląski Klub Automobilowy	p. dyr. Gawrych
Wielkopolski Automobilklub	p. Stanisław Sierszyński
na miejsce delegata Wileńskiego Automobilklubu	p. Ernest Posselt (Ł.A.K.)
Łódzki Automobil-Klub	p. Fr. Leonhardt
Komandor	p. Inż. Karol Kauczyński
Sekretarz Jury	p. por. Jerzy Gostkiewicz

Do wyścigu zgłoszono 16 samochodów.

I. Kategorja Wyścigowa:

Klasa C: p. H. Liefeldt, Austro-Daimler Nr. 3
D: p. E. Zawidowski, Bugatti Nr. 1
p. S. Szwarcsztajn, Bugatti Nr. 15
F: p. J. Ripper, Bugatti Nr. 2

II. Kategorja Sportowa:

Klasa B: p. M. Apfelbaum, Packard Nr. 17
p. K. Plihal, Buick Nr. 11
C: p. N. Marchlewska, Fiat Nr. 14
D: p. L. Cieński, Austro-Daimler Nr. 9
p. H. Poznańska, Austro-Daimler Nr. 5
p. F. Mycielski, Austro-Daimler Nr. 7
p. L. Gerhard, Avions-Voisin Nr. 6
E: p. F. Grętkiewicz, Bugatti Nr. 10
G: p. H. Regulska, Fiat Nr. 4.

Do startu nie stanęły Nr. 8 p. Jerzy Fürstenberg, Nr. 12 p. Edm. Kuczewski i Nr. 16 p. W. Ziółkowski.

Przystąpiono do obliczenia na podstawie osiągniętych wyników mierzonych chronometrem elektrycznym i trzema stopperami przy pomocy telefonu.

Wyniki te przedstawiają się jak na tabeli № 1 i 2 na str. 10.

Zwycięzcy w kategorjach otrzymują plakiety srebrne i dyplomy.

Kategorja Wyścigowa:

Klasa D: I Nr. 15 p. S. Szwarcsztajn, Bugatti km/g. 152.581
F: I Nr. 2 p. J. Ripper, Bugatti „ 147.747

Kategorja Sportowa:

Klasa B: Nr. 17 p. M. Apfelbaum, Packard km/g. 98.928
D: Nr. 9 p. L. Cieński, Austro-Daimler km/g. 116.505
G: Nr. 4 p. H. Regulska, Fiat „ 82.398

Ustaleniem handicap'u zajęła się Komisja z udziałem p. pułkownika Józefa Grabowskiego, a składająca się z Panów:

Przewodniczącego Kom. Sport. A.P. p. J. Regulskiego
Prezesa A. P. p. hr. K. Raczyńskiego
K.K.A. p. W. Rippera
M.K.A. p. A. Sommersteina
Ł.A.K. p. Inż. K. Kauczyńskiego
p. Karola J. Buhlego

Chronometraż przeprowadzili z ramienia Ł. A. K.
p. Ernest Posselt
p. Józef W. Krauze
p. por. Olgierd Maculewicz
z ramienia A. P.
p. Inż. Sztromajer
p. Red. Wallmoden

Wobec ustalenia tych rezultatów przystąpiono do rozdziału nagród, które przyznano w następującym porządku:

1) Nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą bezwzględną szybkość dnia, przyznano p. Stanisławowi Szwarcsztajnowi na sam. Bugatti.

2) Nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu dla zwycięzcy w klasie samochodów sportowych, przyznano p. L. Cieńskiemu na sam. Austro-Daimler.

3) Nagroda Prezesa Ł. A. K. p. Karola Wilhelma Scheiblera — za najlepszy wynik w/g ustanowionego handicap'u obliczonego na podstawie danych technicznych, przyznano p. Cieńskiemu na sam. Austro-Daimler. (Nadwyżki 10.95%).

4) Nagroda Ł. A. K. Kom. Sport. za drugi najlepszy wynik w/g ustanowionego hand cap'u obliczonego na podstawie danych technicznych, przyznano p. Halinie Regulskiej na sam. Fiat. (Nadwyżki 9.7%).

5) Nagrodę Vice-Prezesa Ł. A. K. p. Franciszka Leonhardta dla uczestnika, który uzyskał drugi najlepszy wynik w klasyfikacji ogólnej, przyznano p. J. Ripperowi na sam. Bugatti.

6) Nagrodę p. Aleksego Schichta dla pani, która osiągnie największą szybkość dnia, a nie zdobyła żadnej z poprzednich nagród, przyzna p. Halinie Poznańskiej na sam. Austro-Daimler.

7) Nagrodę p. Roberta Schweikerta dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który osiągnie największą szybkość na sam. zamkniętym (Limusina, conduite iuterieurs etc.) przyznano p. L. Gerhardowi na sam. Avions-Voisin.

8) Nagrodę Kom. Sport. Ł.A.K dla członka Ł.A.K. za najlepszy wynik dnia, przyznauo p. Halinie Poznańskiej na sam. Austro-Daimler.

9) Nagrodę Vice-Prezesa Ł.A.K. p. Karoła Steinerta dla członka jednego z polskich klubów automobilowych, który uzyska najlepszy czas, a nie otrzymał żadnej z poprzednich nagród, przyznano p. E. Zawidowskiemu na sam. Bugatti.

10) Nagrodę Vacuum Oil Company za najlepszy wynik dnia na oleju Vacuum Oil Company, przyznano p. Halinie Poznańskiej na sam. Austro-Daimler.

11) Nagrody Rafinerji „GALICJA" dla dwóch pań, które osiągną najlepszy rezultat w swoich klasach, przyznano p. Halinie Regulskiej i Nadzieji Marchlewskiej.

Plakiety bronzowe i dyplomy otrzymali: p. E. Zawidowski, hr. Fr. Mycielski, p. Halina Poznańska, p. H. Liefeldt, p. K. Plihal, p. L. Gerhard, p. N. Marchlewska i p. F. Grętkiewicz.

(Tabele wyników na str. 10).

TABELE DO WYNIKÓW WYŚCIGU PŁASKIEGO W ŁODZI

Tabela I. WYNIKI CHRONOMETRAŻU

Nr. bież.	Nr. startu	Uczestnik	Klub	Marka	Średnica	Skok	Il. cyl.	Pojemność	Kategorja	Klasa	Czas wyjazdu El.	Czas przyjazdu El.	Czas efektywny El.	Czas efektywny stop.	Przeciętna w km/g.	Czas na 1 km.
1	4	p. Halina Regulska	A. P.	Fiat 509	5,7	9,7	4	995	Sp.	G	15 5'13,98	15 8,52,43	3'38,45	3,38,45	82,398	43,69
2	10	p. Franciszek Grętkiewicz	—	Bugatti	6	88	8	1989	Sp.	E	15 12,59,415	15 16,44,14	3'44,725	3'44,725	80,097	44,945
3	6	p. Leopold Gerhard	Ł. A-K.	Avions Voisin	6,7	11	6	2326	Sp.	D	15 19,53,31	15 23,16,23	3,22,95	3,22,95	88,691	40,59
4	9	p. Ludomir Cieński	M. K. A.	Austro Daimler	7,6	11	6	2992	Sp.	D	15 5,13,37	15 27,47,895	2,34,525	2,34,525	116,505	30,80
5	5	p. Halina Poznańska	Ł. A. K.	„	7,6	11	6	2992	Sp.	D	15 30,30,78	15 33,25,82	2,5504	2,54,74	102,620	34,948
6	7	p. Franciszek Mycielski	M. K. A.	„	7,6	11	6	2992	Sp.	D	15,35 48,76	15 38,37,48	2,48,72	2,48,72	106,685	33,74,4
7	14	Nadzieja Marchlewska	A. P.	Fiat 525	8,2	11,8	6	3740	Sp.	C	15,40 13,65	15 43,50,68	3,37,03	3,37,03	82,937	43,406
8	11	p. Karol Plihal	Ł. A-K.	Buick	—	—	6	5010	Sp.	B	15,46 49,57	15 49,54,695	3,05,125	3,05,125	97,232	37,02,5
9	17	p. Maks Apfelbaum	—	Packard	8,9	12,7	8	6315	Sp.	B	15,52 5,285	nie odbiło	—	3,01,95	98,928	36,38
10	2	p. Jan Ripper	K. K. A.	Bugatti	6,9	10	4	1495	W.	F	16,18 21,22	16 20,23,05	2,01,83	2,01,83	147,747	24,36,6
11	1	p Edward Zawidowski	A. P. M.K.A. K.K.A.	„	8,8	10	8	2260	W.	D	16,30 51,795	16 32,54,64	2,02,845	2,02,845	146,526	24,56,9
12	15	p. St. Szwarcsztajn	K. K. A.	„	8,8	10	8	2260	W.	D	16,41 17,28	16 43,15,250	1,57,97	1,57,97	152,581	23,59,4
13	3	p. H. Liefeldt	A. P.	Austro Daimler	7,9	11,2	6	3350	W.	C	16,46 53,33	16 49,51,175	2,57,845	2,57,845	101,212	35,569

Tabela 2 OGÓLNA KLASYFIKACJA.

		UCZESTNIK	Marka sam.	Kat.	Kl.	km./g.	Żądana szybkość km./g. § 11 p. 3	Uzyskany %	
1	15	Szwarcsztajn.	Bugatti	Wyścig.	D	152,581	—	—	—
2	2	Ripper Jan	„	„	F	147,747	—	—	—
3	1	Zawidowski E.	„	„	D	146,526	—	—	—
4	9	Cieński L.	Austro D	Sport.	D	116,505	105	+ 11,505	10,95%
5	7	Mycielski hr.	„	„	D	106,685	100	+ 6,685	6,68%
6	5	Poznańska H.	„	„	D	102,620	98	+ 4.620	4,7%
7	3	Liefeldt H.	„	Wyścig.	C	101,212	—	—	—
8	17	Apfelbaum M.	Packard	Sport.	B	98,928	—	—	—
9	11	Plihal K.	Buick	„	B	97,232	110	—	—
10	6	Gerhard.	Voisin	„	D	88,691	95	—	—
11	14	Marchlewska	Fiat	„	C	82,937	100	—	—
12	4	Regulska H.	Fiat	„	G	82,398	75	+ 7,398	9,7%
13	10	Grętkiewicz	Bugatti	„	E	80,097	—	—	—

*

Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w dniu 11 maja ustaliło, że startowało 55 samochodów.

Trasę 1000 km. w ciągu 24 godzin przebyli: zawodnicy jak podaje tabela na dole strony.

Na podstawie regulaminu przyznano plakiety srebrne: p. Widawskiemu, p. Plihalowi, p. Czylingarianowi, p. Gretkiewiczowi, p. Kołaczkowskiemu i p. Lederowi.

Natomiast p. Kleniewskiemu z powodu spóźnienia przyznano plakietę bronzową.

Plakiety bronzowe otrzymali:

Automobilklub Polski:

1) p. Regulska Halina na sam. Fiat
2) p. Maryański „ „ Delage
3) p. de Lavaux „ „ Zbrojówka
4) p. Andrzejewski „ „ Zbrojówka
5) p. hr. Raczyński „ „ Peugeot Six
6) p. Regulski Janusz „ „ Austro-Daimler
7) p. Gorzeński-Ostroróg „ „ Packard
8) p. Apfelbaum M. „ „ Packard
9) p. Grabowski „ „ Skoda

Małopolski Klub Automobilowy:

1) p. Gaweł Marjan na sam. Austro-Daimler
2) p. Samueli A. „ „ Fiat
3) p. Sommerstein A. „ „ Buick

Krakowski Klub Automobilowy:

1) p. Ripper Jan na sam. Citroën
2) p. Lantz „ „ Studebaker
3) p. Szwarcsztajn „ „ Bugatti

Śląski Klub Automobilowy:

1) p. Fürstenberg I na sam. Austro-Daimler

Wielkopolski Automobilklub:

1) p. Rychter Ed. na sam. Alfa Romeo
2) p. Scholtz „ „ Chevrolet
3) p. Śmiechowski „ „ Renault

Pomorski Automobilklub:

1) p. Lewandowski na sam. Minerva
2) p. Kichn „ „ Chevrolet
3) p. Stenzel „ „ Essex
4) p. Heideman R. „ „ Chenard Walcker
5) p. Jahnz „ „ Austro-Daimler
6) p. Piliński „ „ Buick
7) p. Stadie „ „ Pontiac
8) p. Pfefferkorn „ „ Buick
9) p. Szymczak „ „ Austro-Daimler
10) p. Mietlicki „ „ Essex
11) p. Fryhling „ „ Whippet
12) p. Jende „ „ Buick

Łódzki Automobil-Klub:

1) p. Seydel A. na sam. Buick
2) p. Fibiger „ „ Citroën
3) p. Eisert H. „ „ Paige
4) p. Posselt E. „ „ Austro-Daimler
5) p. Monitz K. „ „ Fiat
6) p. Emde Karol „ „ Austro-Daimler
7) p. Bechtold Albert „ „ „CM“
8) p. Strobach H. „ „ Essex
9) p. Holtz Jan „ „ Essex
10) p. Hadrian Teodor „ „ Austro-Daimler
11) p. Wolf Wiktor „ „ Pontiac

Nie członkowie:

1) p. Czylingarianowa I. na sam. Essex
2 p. Sieprawski „ „ Citroën
3) p. Gembalski „ „ Whippet
4) p. Kauczyńska J. „ „ Citroën
5) p. Krauze E. „ „ RochetSchneider
6) p. Berlinerblau „ „ Citroën

Na tym protokuł zakończono, odczytano i podpisano.

Komandor: (—) *Inż. K. Kauczyński*

Przewodniczący: (—) *Janusz Regulski*

Członkowie:

(—) *hr. K. Raczyński*
(—) *Gawrych*
(—) *W. Ripper*
(—) *F. Leonhardt*
(—) *Sierszyński*

Sekretarz: (—) *por. Jerzy Gostkiewicz.*

Tabela uczestników Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi, którzy przebyli ponad 1000 km.

Nr. bież.	Uczestnik	Klub	Przebył km.	Czas jazdy	Km/g.	Marka sam.
1	p. Widawski	A. P.	1121	23.18	48.20	Citroën
2	p. Plihal K.	Ł. A. K.	1099	23.50	46.30	Buick
3	p. Czylingarian M. . . .	Ł. A. K.	1000	22.03	46.40	Fiat
4	p. Grętkiewicz F.	—	1070	23.38	45.40	Oldsmobile
5	p. Kołaczkowski	A. P.	1008	23.16	43.20	Zbrojówka
6	p. Leder St. A.	Ł. A. K.	1002	23.55	41.08	Delage
7	p. Kleniewski	—	1001	S P Ó Ź N I O N Y		



KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

Regulamin Wyścigu Tatrzańskiego

§ 1. *Nazwa i data.*

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 11 sierpnia 1929 r. z upoważnienia Automobilklubu Polski, wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścigu Tatrzańskiego“ na którym będzie rozgrywana „Wielka Nagroda Tatr“.

§ 2. *Rodzaj Wyścigu.*

„Wyścig Tatrzański“ jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbędzie się on według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z obowiązującym regulaminem sportowym ogólnym A. I. A. C. R., oraz regulaminem sportowym Automobilklubu Polski.

§ 3. *Trasa.*

Tor wyścigu tworzy część szosy ZAKOPANE — MORSKIE OKO.

Start przy km. 21.
Meta przy km. 28.500.
Długość toru 7.500 m.
Przeciętne wzniesienie 4.2%.
Maksymalne wzniesienie 6%.

§ 4. *Podział na Kategorję i Klasy.*

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe i ustanawia się następujące kategorje i klasy.

I. KATEGORJA — SAMOCHODY WYŚCIGOWE.

Klasa			Pojemność cylindrów	Ilość min. pasażerów (60 kg. na osobę)
I	grupa	A	Ponad 8.000 cm³	1
	„	B	aż do 8.000 „	„
II	„	C	„ 5.000 „	„
III	„	D	„ 3.000 „	„
IV	„	E	„ 2.000 „	„
V	„	F	„ 1.500 „	„
VI	„	G	„ 1.100 „	„
VII	„	H, I, J	„ 750 „	„

II. KATEGORJA — SAMOCHODY SPORTOWE.

Klasa			Pojemność cylindrów	Waga min.	Ilość min pas. (60 kg. na os.)
I	grupa	A	Ponad 8.000 cm³	1.800 kg.	4
„	„	B	aż do 8.000 „	1.680 „	4
II	„	C	„ 5.000 „	1.200 „	4
III	„	D	„ 3.000 „	860 „	2
IV	„	E	„ 2.000 „	780 „	2
V	„	F	„ 1.500 „	660 „	2
VI	„	G	„ 1.100 „	420 „	1
VII	„	H	„ 750 „	330 „	1
„	„	I	„ 500 „	dowolna	1
„	„	J	„ 350 „	„	1

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Samochody będą ważone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z któremi wyruszą, bez materjałów pędnych, wody, narzędzi, kół i części zapasowych.

Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem (worek z piaskiem 60 kg. jako jedno nieobsadzone miejsce).

§ 5. *Warunki dla kategorji samochodów sportowych.*

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom szczegółowym zawartym w załączniku C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć szerokość 40 cm. minim., miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm. szer. minimum. (Przepisy szczegółowe patrz załącznik C Międzynarodowego kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

b) Błotniki:

Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej 1/3 obwodu koła; szerokość błotników conajmniej 20 cm., dla samochodów od 1100 cm³ pojemności wzwyż, 15 cm. dla samochodów od 1100 cm³ pojemności w dół. Gdyby błoniki pokryte były w całości lub w części przez części karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) Buda:

Wysokość budy dla wszystkich samochodów winna wynosić przynajmniej 0,80 m. ponad poduszkę siedze-

nia tylnego, na które nie będzie wywierany żaden ucisk. (Przepisy szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.),

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koła zapasowe:

Wszystkie samochody sportowe winne być zaopatrzone:

1. W sygnały odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.
2. w lusterko wsteczne,
3. w tłumik skutecznie działający,
4. w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f) Instalacja oświetlenia.

Samochody winne posiadać również:

Instalację oświetlenia, zdolną do działania i odpowiadającą przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 6. *Zgłoszenia.*

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 1 sierpnia 1929 r., do godz. 18-tej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego, przy ul. św. Jana L. 11.

Wpisowe dla kategorji 1-szej wynosi Zł. 150.—

Wpisowe dla kategorji II-giej wynosi Zł. 100.—

Zgłoszenia po dniu 1 sierpnia 1929 r., uwzględniane będą najpóźniej do dnia 7 sierpnia do godz. 18-tej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszenia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Lista zgłoszeń zostanie zamknięta dnia 7 sierpnia 1929 r. o godz. 18-tej.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nie przyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§ 7. *Licencje.*

Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać Międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. Zawodnicy będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe, t. j. dla kierowcy i zawodnika.

§ 8. *Trening.*

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie w dniach 6 do 10 siepnia 1929 r. włącznie do godz. 5—9 tej. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową wydaną przez K. K. A. względnie jego ekspozyturę w Zakopanem. Uczestnicy zobowiązani są okazywać kartę treningową na każde żądanie władz K. K. A. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening, wzbroniony.

§ 9. *Ubezpieczenia.*

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu, winni posiadać polisę ubezpieczeniową ważną tak na wyścig jak i na trening.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu jak i dla osób trzecich. K. K. A. nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody, spowodowane tak podczas wyścigu jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek, w myśl obowiązujących ustaw.

§ 10. *Zgłoszenia na starcie.*

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone do dnia 11 sierpnia do godz. 10-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce 21 km. trasy wyścig. Zawodnicy muszą zgłosić się najpóźniej do godz. 12-tej na starcie. Każdy samochód otrzyma numer, który winien zachować przez cały czas wyścigu, a po ukończeniu winien zwrócić Sekretarjatowi K. K. A.

§ 11. *Start.*

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedyńczo i w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linji kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie danego zawodnika:

Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

§ 12. *Chronometraż.*

Samochody będą chronometrowane według regulaminu Międzynarodowego kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

§ 13. *Po przybyciu do mety.*

Po przybyciu do mety należy ustawić samochody na miejcu wskazanem przez Kierownictwo wyścigu. Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu, badać będzie Komisja techniczna przepisany balast. Brak balastu lub zgubienie tegoż, pociąga za sobą wykluczenie. Komisarze techniczni będą mogli zbadać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

§ 14. *Sankcje.*

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie komisarzy sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy uczestnik winien się bezwzględnie podporządkować wszelkim zarządzeniom kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w § 188 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

§ 15. *Klasyfikacja.*

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnego czasu. W razie braku conajmniej dwóch zawodników poszczególnej kategorji, klasyfikcja oraz rozegranie nagród odbędzie się tylko w wypadku, gdy zawodnik osiągnie maksymalny czas, przewidziany w poniższej tabeli.

I. KATEGORJA — SAMOCHODY WYŚCIGOWE.

	Czas maks.
Klasa A, B	min. 7.00
„ C	„ 7.00
„ D	„ 7.00
„ E	„ 7.15
„ F	„ 7.30
„ G	„ 8.00
„ H, I, J	„ 8.30

II. KATEGORJA — SAMOCHODY SPORTOWE.

	Czas maks.
Klasa A, B	min. 8.30
„ C	„ 8.30
„ D	„ 8.30
„ E	„ 9.00
„ F	„ 9.30
„ G	„ 10.00
„ H, I, J	„ 10.30

Osiągnięte bezwzględnie czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Decyzja Komisarzy Sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą Komisarze Sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§ 16. *Regulamin nagród.*

Wielka „Nagroda Tatr". przyznana będzie zawodnikowi, który uzyska najlepszy czas bez względu na kategorję.

Nagrody przechodnie:

Nagroda Automobilklubu Polski rozgrywana poraz trzeci za najlepszy czas w kategorji wyścigowej.

Nagroda Krakowskiego Klubu Automobilowego rozgrywana poraz trzeci za najlepszy czas w kategorji sportowej.

Regulamin nagród stałych będzie ogłoszony osobno.

§ 17. *Plakiety.*

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

§ 18. *Protesty i zażalenia.*

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie i kierować je do komisarzy sportowych przez kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jakoteż kilometrażu i trasy, muszą wpłynąć do K. K. A., najpóźniej do dnia 9 sierpnia 1929, do godz 12-tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu winne być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do Komisarzy Sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretarjatu K. K. A., najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości Zł. 100.—, które zostanie zwrócone, o ile protest i zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia nieopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

§ 19. *Uzupełnienie oraz interpretacja Regulaminu.*

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów, oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powałani są jedynie Komisarze Sportowi.

REGULAMIN WIELKIEJ NAGRODY TATR.

Art. I. Nagroda nosi nazwę Wielkiej Nagrody Tatr.

Art. II. Nagroda będzie rozgrywana corocznie w ramach „Wyścigu Tatrzańskiego" organizowanego przez K. K. A.

Art. III. O nagrodę mogą się ubiegać samochody wyścigowe i sportowe.

Art. IV. Ocena wyniku nastąpi zgodnie z regulaminem Wyścigu Tatrzańskiego.

Art. V. Nagrodę zdobędzie ten z zawodników wymienionych w art. III, który osiągnie najlepszy bezwzględnie czas dnia.

Art. VI. „Wielka nagroda Tatr" jest nagrodą przechodnią, która po trzykrotnem zdobyciu przechodzi na własność zawodnika.

Art. VII. Aż do ostatecznego zdobycia „Wielka Nagroda Tatr“ będzie przechowywana w Krakowskim Klubie Automobilowym.

Art. VIII. Nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie umieszczane na nagrodzie.

Art. IX. Każdorazowym zawodnikom, którzy zdobędą powyższą nagrodę, K. K. A. wydaje dyplom, a ich kierowcom honorową plakietę.

Art. X. Zmiany w niniejszym regulaminie może przeprowadzić Komisja Sportowa K. K. A.

OFICJALNY KOMUNIKAT

Z „KRAKOWSKIEGO TURNIEJU AUTOMOBILOWEGO”

urządzonego przez KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY dnia 19 i 20 maja 1929 r.

Wyniki z „Raidu Pętlicowego”.

Miejsce	Imię i Nazwisko	Z jakiego Klubu	Na wozie	Grupa	Punktów
I.	Bronisław Frühling	K. K. A.	Studebacker Com.	I.	497
II.	Józef Mojsišek	C. A. M. S. Czechosłow.	Tatra 2 cyl.	V.	495
III.	Tatra Werke (Vermirowsky)	—	„ 4 „	III.	493
IV.	Jan Ripper	K. K. A.	Licorne	V.	492
V.	Adam Dygat	K. K. A.	Tatra 2 cyl.	V.	490
VI.	Marjan Lanc	K. K. A.	Studebacker Erskine	II.	489
VII.	Marja hr. Tarnowska	K. K. A.	Fiat 509	V.	487
VIII.	Wojciech Kołaczkowski	—	Zbrojovka	V.	485
IX.	Stanisław Przygodzki	—	Fiat 509	V.	484
X.	Adolf St. Leder	Ł. K. A.	Delage	II.	476

Z 16 zgłoszonych wozów, wystartowało 12, z których ukończyło Raid 10.

Jury w składzie: PP. Radcy Hergeta, Pułk. Dembiny Dembińskiego, Piotra hr. Rostworowskiego, dr. M. Hładija, W. Rippera, Antoniego hr. Starzeńskiego, dr. B. Macudzińskiego przyznało nagrody:

I. ofiarowaną przez Prezydenta Kr. Stoł. M. Krakowa za najlepszą punktację z ogólnej klasyfikacji P. Bronisławowi Frühlingowi.

II. ofiarowaną przez Zarząd K. K. A. za drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji p. Józefowi Mojsiškowi.

III. ofiarowaną przez Kom. Sport. K. K. A. za trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji firmy „Tatra Werke”.

Nagrodę ofiarowaną przez Antoniego hr. Potockiego Prezesa K. K. A., dla członków zwycięskiego zespołu trzech samochodów jednej marki PP. Mojsiškowi, J. Vermirowskiemu i A. Dygatowi.

Nagrodę ofiarowaną przez Bank „Vesta” dla zawodniczki p. Marji hr. Tarnowskiej.

Nagrodę ofiarowaną przez S. A. Vacuum Oil Company Czechowice dla członka jednego z polskich Klubów automobilowych, który sam będzie prowadził samochód będący jego własnością przez cały czas Raidu Pętlicowego p. A. Dygatowi.

Nagrodę ofiarowaną przez T. A. Karpaty dla zawodnika, który osiągnie najlepszą punktację używając benzyny i oliwy f-my Karpaty, p. J. Mojsiškowi.

Nagrodę ofiarowaną przez S. A. Standard Nobel dla zawodnika kierowcy, który używając benzyny i oliwy f-my Standard Nobel osiągnie najwyższą ilość punktów p. A. Dygatowi.

Nagrodę „Miłośników Jazdy Sportowej“ dla zawodnika, który będzie miał największą regularną przeciętną, z uwzględnieniem czasów na punktach kontrolnych p. Janowi Ripperowi.

Nagrodę „Miłośników Turyzmu“ dla zawodnika, który zadeklarował i osiągnął najlepszą przeciętną p. J. Vermirovskemu.

Wyniki z „Concours d'Elegance"

Jury w składzie Wł. hr. Bobrowskiego, Prof. F. Kowarskiego, Lilly Żeleńskiej, W. Rippera, M. Hemara, Inż. E. Zieleniewskiego, przyznało:

I. Grupa:	Lancia	wł. Adama hr. Starzeńskiego
Wozy otwarte.	Lancia	„ F-my „Meta"
	Austro Daimler	„ F-my Austro Daimler
	Packard	„ Apfelbauma
II. Grupa:	Dodge	„ p. Kozłowskiego
Wozy zamknięte.	Lancia	„ F-my „Meta"
	Steyer	„ p. W. Wawreczki
	Fiat	„ F-my Polski Fiat
III. Grupa:	Studebacker	„ B. Frühlinga
Kabrjolety.	Austro Daimler	„ A. hr. Potockiego
	Tatra	„ P. Heffnera
	Austro Daimler	„ Wł. Zakrzeńskiego
	Lancia	„ St. hr. Stadnickiego
V. Grupa:	Bugatti	wł. Jana Rippera
Wozy specjalne.		

II-gie nagrody następującym samochodom:

I. Grupa:	Tatra	wł. p. A. Dygata
Wozy otwarte.	Alfa Romeo	„ p. Januszkowskiego
	Delage	„ p. Lebowskiego
II. Grupa:	Fiat	„ p. M. hr. Tarnowskiej
Wozy zamknięte.		
IV. Grupa:	Dion Bouton	„ Miejsk. Kolej. Elektr.
Omnibusy.	Ford	„ p Hedlównej
	Austro Fiat	„ p. Potempy

III nagrodę w grupie drugiej przyznano samochodowi Elka własność p. Szybowicza.

Nagrodę ofiarowaną przez Dr. M. Hładija V.-Prezesa K. K. A. (srebrny puhar) za najlepszą karoserję krajową, przyznano F-mie Orlicki za karoserję autobusową na podwoziu de Dion Bouton.

Nagrodę ofiarowaną przez p. posłową Michalinę Dąbrowską (kryształ), za najlepszą całość w „Konkursie Elegancji" przyznano samochodowi Lancii z kierowcą p. Dr. Macudzińskim.

Wyniki z „Gymkhany"

W „Gymkhanie" brało udział 21 samochodów.

Jury w składzie PP. Radcy S. Hergeta, Dr. M. Hładija, Pułk. Dembiny Dembińskiego, Dr. B. Macudzińskiego, Pułk. Dr. T. Piotrowskiego, P. hr. Rostworowskiego, Ant. hr. Starzeńskiego i Dr. H. Szatkowskiego przyznało:

I nagrodę ofiarowaną przez K. K. A. p. M. hr. Tarnowskiej, która na samochodzie Fiat uzyskała najlepszy czas (1.22) bez punktów karnych.

II nagrodę ofiarowaną przez M. hr. Rostworowską p. A. Dygatowi (czas 1.31.4) na wozie Tatra.

III nagrodę ofiarowaną przez K. K. A. p. St. Przygodzkiemu (na wozie Fiat) czas 1.33.8.

IV nagrodę ofiarowaną przez K. K. A. p. A. hr. Tarnowskiemu (czas 1.36 na wozie Fiat).

V nagrodę ofiarowaną przez K. K. A. p. Janowi Ripperowi (czas 1.37 na wozie Licorne).

VI nagrodę ofiarowaną przez K. K. A. p. G. Marsowi (czas 1.38 na wozie Fiat).

Nagrodę ofiarowaną przez Piotra hr. Rostworowskiego V.-Prezesa K. K. A. dla zawodniczki, która osiągnie najkrótszy czas p. Marji hr. Tarnowskiej.

TRIUMFUJĄ W TARGA FLORIO

1. Divo . . . . na Bugatti
2. Minoia . . . „
3. Prilli Peri na Alfa-Romeo
4. Campari „

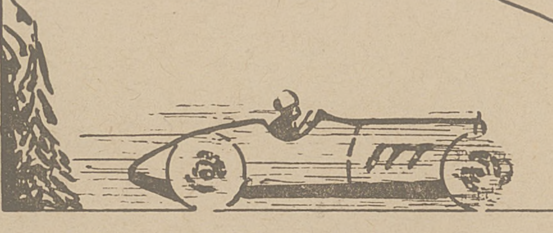
PUHAR FLORIO

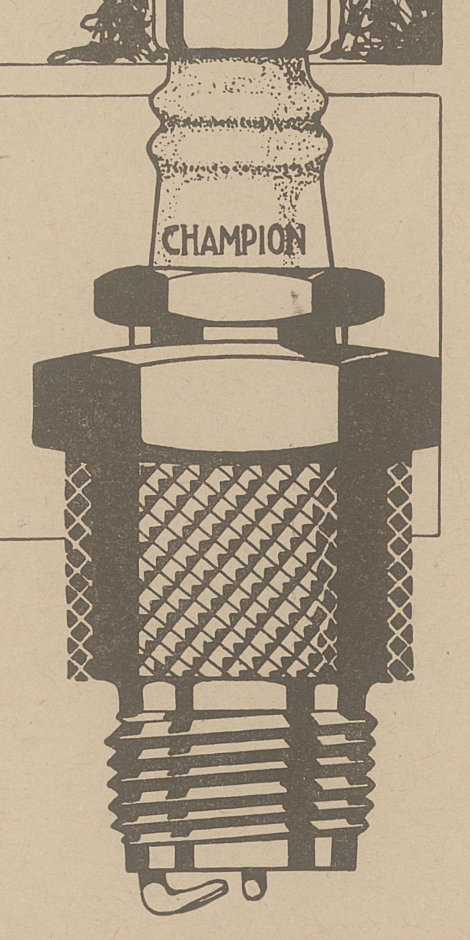
1. Divo . . . . na Bugatti

Wszystkie powyższe wozy były zaopatrzone w świece

„CHAMPION“

Wszyscy automobiliści twierdzą zgodnie, że ten wielki wyścig sycylijski na trasie o 1400 wirażach jest najtrudniejszą próbą dobroci świec zapałowych





Świece „CHAMPION“ zawdzięczają swe zwycięstwo w niemałej mierze izolacji z sillimanitu

Wyścig Płaski w Łodzi

1. Szwarcsztein na Bugatti
2. Ripper . . na Bugatti
3. Zawidowski . na Bugatti

Wszystkie wozy zaopatrzone były w świece „CHAMPION“

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
I W. M. GDAŃSK

MOTOR-STOCK

Warszawa Plac Napoleona 3 Tel. 259-14


SEIBERLING
SEIBERLING
SPECIAL SERVICE
NOWA-LEPSZA-MOCNIEJSZA
Chętnie porównamy tę oponę z jakąkolwiek inną. Wiemy, że żadna opona nie może jej dorównywać doskonałością, elastycznością i siłą.
Nowa SEIBERLING special service opona balonowa posiada protektor który jest 50 proc. mocniejszy i 35 proc. grubszy od jakiegokolwiek z poprzednich.
SEIBERLING wynalazł nową kompozycję zwaną Affinite.
Opona zbudowana Affinite'm przybywa do Was nowa, jak w dniu opuszczenia fabryki. Sprzedajemy ją Wam wiedząc że jest świeża — z całą jej siłą i elastycznością, nieuszkodzoną przez czas i temperaturę.
Obejrzyjcie tą oponę w naszym składzie, porównajcie z jakąkolwiek znaną Wam. Przekonacie się, że to opona dla Was, jeśli najlepszej żądacie.
SEIBERLING Amerykańska Opona Wyższego Gatunku.
Składy fabryczne dla odsprzedawców:
SEIBERLING W POLSCE Warszawa, Nowogrodzka 42, tel. 532-36.